

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC A MONTRÉAL
CONJOINTEMENT AVEC
L'INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

PROGRAMME DE DOCTORAT UQAM - INRS

TRANSPORTS ACTIFS ET STRATÉGIES D'ACCÈS A L'EMPLOI DES
POPULATIONS DES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES DANS LES VILLES
AFRICAINES : LE CAS DE OUAGADOUGOU

THÈSE

PRÉSENTÉE COMME EXIGENCE PARTIELLE
DU DOCTORAT EN ÉTUDES URBAINES

PAR

Jean Pierre ESSONE NKOGHE

AVRIL 2012

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de cette thèse se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.01-2006). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

UNIVERSITY OF QUEBEC IN MONTREAL
JOINTLY WITH
NATIONAL INSTITUT FOR SCIENTIFIC RESEARCH

PhD DEGREE

ACTIVE MODES OF TRANSPORTATION AND STRATEGIES
DEVELOPED BY PRECARIOUS POPULATIONS FOR HOME-TO-WORK
MOBILITY BETWEEN PERIPHERAL NEIGHBORHOODS AND CENTRAL
DISTRICTS, IN AFRICAN CITIES: THE CASE OF THE CITY OF
OUAGADOUGOU

DISSERTATION

PRESENTED AS PARTIAL REQUIREMENT OF
THE DOCTORATE OF URBAN STUDIES

BY

Jean Pierre ESSONE NKOGHE

APRIL 2012

AVANT-PROPOS

La nature de nos travaux de recherche couvre le domaine des études urbaines dont le contenu reste centré sur la mobilité urbaine, définie comme étant « un rapport social au changement de lieu », et dont les différentes formes, peuvent se traduire par des axes ou par des aires de mobilité. Nous nous plaçons à l'échelle de l'observation microsociale et comme le souligne Bourdin (2002), nous considérons que cette mobilité socio-spatiale est un fait social fondamental, qui constitue pour nous une clé de lecture du tissu urbain et couvre *la mobilité physique et sociale*, dont le droit devient une sorte de droit générique qui fait de la mobilité quotidienne, le support de l'intégration socio-spatiale, aussi bien dans les villes du Nord que dans celles du Sud.

Le but de nos travaux de recherche est d'analyser la mobilité des populations à faible revenu dans la ville de Ouagadougou, capitale du Burkina Faso en Afrique de l'Ouest, où plus de 60% de la population urbaine vit dans les quartiers périphériques, éprouvant des difficultés pour accéder à la richesse urbaine qui reste concentrée dans les quartiers centraux. Pour faire face au déficit des transports collectifs, les populations précaires ont mis l'accent sur les modes individuels de déplacements qui sont : la marche, le vélo et la moto. Pour la tranche des populations non motorisées, nous considérons dans le cadre de nos travaux que leur mobilité est sous contraintes (*non adaptée aux besoins réels*), et le motif de déplacement, objet de notre étude, est « **le motif travail** », considéré comme étant celui qui est le plus susceptible de varier dans l'espace et le temps, et qui est supposé être l'activité la plus structurante de l'espace-temps du quotidien. Dans ce cadre, les modes de déplacement adoptés par ces actifs précaires deviennent les organisateurs de leur vie quotidienne à Ouagadougou. Ces populations souvent faiblement motorisées vivent dans la précarité par manque d'emploi, et vont développer une multitude de stratégies pour accéder aux ressources urbaines. Face à ce qui précède, **l'envergure de nos travaux de recherche**, se situe sur les stratégies adoptées par ces actifs précaires de Ouagadougou pour accéder aux lieux d'emplois, ainsi que les effets induits par celles-ci, dans l'amélioration de leurs conditions de vie. Ces stratégies sont les suivantes : l'intermodalité ; le recours aux réseaux sociaux ; la recherche des emplois de proximité ou la recherche des emplois éloignés.

Dans le cadre des remerciements, nous ne saurions oublier notre tendre épouse qui est restée en Afrique, supportant la distanciation occasionnée par cette thèse, durant ces années passées dans les méandres de la connaissance à la recherche d'une porte de sortie. Nous remercions Monsieur Bamas Stanislas, Professeur à l'Université de Ouagadougou, pour ses conseils et pour la mise à notre disposition d'une précieuse bibliographie. Nous exprimons notre gratitude à toutes ces populations qui ont accepté librement de répondre à nos entretiens, nous livrant ainsi leur trajectoire de vie, les réseaux sociaux impliqués dans leur

mobilité, ainsi que leurs stratégies d'accès aux lieux d'emplois dans la ville de Ouagadougou. Ces personnes nous ont permis de rentrer dans leur cadre de vie en nous ouvrant leur cœur avec sincérité. Nous ne saurions oublier la contribution de Madame Bationo Christine qui a été notre interprète dans la Zone A (Pissy), et Madame Azongo Zarata, pour la Zone B (Dassasgo). Elles ont traduit fidèlement en Français, le contenu des propos transmis souvent en langues locales par les populations interviewées.

Nous remercions l'ensemble des collègues du doctorat en études urbaines de l'UQAM et de l'INRS pour les échanges que nous avons eus lors des séminaires interdisciplinaires. Merci également à l'ensemble des professeurs du programme de doctorat en études urbaines de l'UQAM et de l'INRS-Urbanisation ainsi qu'au Jury d'évaluation qui a pris le soin d'évaluer nos travaux, composé de :

- ✦ Xavier Godard, Professeur INRETS France
- ✦ Julie-Anne Boudreau, Professeure INRS, Codirectrice de recherche
- ✦ Gilles Sénécal, Professeur INRS
- ✦ Ugo Lachapelle, UQAM Président du Jury
- ✦ Richard Morin, Professeur UQAM, Directeur de recherche

Notre reconnaissance va à l'endroit de Monsieur Xavier Godard, dont les ouvrages nous ont inspirés dans le développement de notre problématique. Merci à Monsieur Gilles Sénécal, professeur à l'INRS-UCS pour son soutien, son ouverture et sa disponibilité, ainsi qu'à Monsieur Ugo Lachapelle, qui a présidé le Jury d'évaluation de notre soutenance de thèse.

Notre profonde reconnaissance va à l'endroit de Monsieur Richard Morin, Professeur-chercheur au Département d'études urbaines et touristiques à l'Université du Québec à Montréal (UQAM), Directeur des Programmes conjoints de maîtrise et de doctorat en études urbaines INRS-UQAM et de Madame Julie-Anne Boudreau, Professeure-Chercheuse à l'Institut national de la recherche scientifique (INRS), titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur l'urbanité, l'insécurité et l'action politique au Centre Urbanisation, culture, société (INRS-UCS), qui ont dirigé nos travaux de recherche comme Directeur et Co-directrice de thèse. Nous reconnaissons que sans leur contribution, notre projet de thèse ne pouvait aboutir. Ils y ont cru et ont non seulement trouvé un financement pour sa réussite, mais ils lui ont apporté une maturité scientifique et méthodologique, avec des critiques très constructives, qui nous ont permis de formuler notre problématique et de parvenir à l'opérationnalisation de notre thèse. Nous avons été fortement marqués par leur disponibilité et leur rigueur scientifique pour nous ramener chaque fois avec beaucoup de patience, sur les rails de la recherche et de l'inspiration.

Table des matières

Sommaire

LISTE DES FIGURES.....	viii
LISTE DES TABLEAUX.....	xiii
LISTE DES ABREVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES.....	xv
RESUME.....	xvi
ABSTRACT	xvii
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
PREMIERE PARTIE.	
PROBLEMATIQUE, CADRE D'ANALYSE ET METHODOLOGIE	8
CHAPITRE I..	
PROBLEMATIQUES ET OBJECTIFS DE LA RECHERCHE	9
Introduction	9
1.1 L'EFFET DE L'ÉLOIGNEMENT DES EMPLOIS SUR LA MOBILITÉ DES ACTIFS	12
1.1.1 Les facteurs culturels face aux déplacements domicile-travail.....	13
1.1.2 Les enjeux sociaux et environnementaux liés à l'évolution de la mobilité	14
1.2 LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LE SECTEUR INFORMEL	15
1.3 STRATÉGIES DES ACTEURS FACE À LA MOBILITÉ.....	19
1.3.1 Analyse des stratégies orientées vers les espaces-temps-activités	23
1.3.2 Analyse des stratégies centrées sur les amplitudes de déplacements	23
1.3.3 Intervention des réseaux sociaux dans les stratégies des actifs.....	26
1.4 OUAGADOUGOU DANS LE CONTEXTE AFRICAIN	28
1.5 ENJEUX DE MOBILITÉ À OUAGADOUGOU	32
1.5.1 Urbanisation et démographie.....	35
1.5.2 Le transport en commun par bus	40
1.5.3 Intérêt pour les modes actifs de déplacements à Ouagadougou (marche et vélo)	43
1.6 QUESTION GÉNÉRALE DE RECHERCHE.....	47
CHAPITRE II	
CADRE D'ANALYSE, HYPOTHESES DE RECHERCHE, STRATEGIES METHODOLOGIQUES.....	51
Introduction	51
2.1 L'IMPORTANCE DES FACTEURS QUI AFFECTENT LA MOBILITÉ.....	52

2.1.1 Les facteurs de motilité	53
2.1.2 L'impact des autres facteurs sur les stratégies de mobilité.....	56
2.2 LES STRATÉGIES DE MOBILITÉ	59
2.3 LES QUATRE SEUILS DE MOBILITÉ	61
2.3.1. Le seuil de mobilité de survie	64
2.3.2 Le seuil de la mobilité de subsistance	66
2.3.3 Le seuil de la mobilité d'épargne.....	68
2.3.4 La mobilité d'investissement	69
2.4 PRÉSENTATION DU CADRE D'ANALYSE	70
2.5 LES QUESTIONS SPÉCIFIQUES DE RECHERCHE	72
2.6 HYPOTHÈSES DE RECHERCHE	73
2.6.1 Hypothèse générale de recherche	74
2.6.2 Les hypothèses spécifiques pour chaque question de recherche	75
2.7 OPÉRATIONNALISATION DES HYPOTHÈSES.....	78
2.8 DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE.....	89
2.9 PRÉSENTATION DES DEUX ZONES D'ÉTUDES	90
2.9.1 La Zone de Pissy (Zone A).....	92
2.9.2 La Zone de Dassasgo (Zone B)	93
2.10 INSTRUMENTS UTILISÉS POUR LA COLLECTE ET TRAITEMENT DES DONNÉES	94
2.10.1 Échantillonnage	94
2.10.2 Entretiens.....	96
2.10.3 Observations	99
2.10.4 Processus de traitement des données	99
2.10.5 Quelques difficultés rencontrées sur le terrain.....	100
DEUXIÈME PARTIE..	
ANALYSE DES RÉSULTATS.....	102
CHAPITRE III .	
IMPACT DE LA DISTANCE OU DE L'AMPLITUDE DE DEPLACEMENT SUR LA MOBILITE DES ACTIFS PRECAIRES	103
Introduction.....	103
3.1 ACTIVITÉS EXERCÉES PAR LA POPULATION CIBLE	106

3.2 IMPACTS LIÉS AUX DESTINATIONS DE PROXIMITÉ/ÉLOIGNEMENT	113
3.2.1 Déplacements de proximité.....	115
3.2.2 Déplacements en zones intermédiaires	118
3.2.3 Amplitudes d'éloignement	121
3.3 EFFETS INDUITS PAR LES MODES DE DÉPLACEMENT : MARCHÉ ET VÉLO	128
3.3.1 La marche.....	128
3.3.2 Le vélo.....	132
3.3.3 L'usage des charrettes dans la mobilité	137
3.3.4 Les transports collectifs par taxi et bus	138
3.4 L'INTERMODALITÉ COMME STRATÉGIE DE DÉPLACEMENT À OUAGADOUGOU	140
3.4.1 Coûts et inconvénients de l'intermodalité à Ouagadougou	142
3.4.2 Aires de stationnement pour les deux roues	144
3.4.3 Les points d'articulation ou nœuds de l'intermodalité à Ouagadougou	145
Conclusion du chapitre III.....	148
CHAPITRE IV.....	- -
CONTRIBUTION DES RÉSEAUX SOCIAUX DANS LE PROCESSUS DE MOBILITÉ DES ACTIFS PRÉCAIRES.....	150
Introduction	150
4.1 RECOURS AUX RÉSEAUX SOCIAUX ET CONTRIBUTIONS DANS LA MOBILITÉ	153
4.2 LE RÉSEAU PRINCIPAL.....	157
4.2.1 Réseaux à caractère familial et ethnique.....	158
4.2.2 Réseaux d'amis et voisinages très proches	164
4.3 LE RÉSEAU SECONDAIRE	172
4.3.1 Réseaux d'amis et voisinages éloignés	172
4.4 LES RÉSEAUX ACCESSOIRES.....	174
4.4.1 Réseaux institutionnels	174
4.4.2 Réseaux issus des lieux de fréquentation et des places publiques,.....	183
4.4.3 Réseaux associatifs et groupes de solidarité	184
4.4.4 Les réseaux coreligionnaires	187
4.5 TYPE ET DURÉE DES CONTRIBUTIONS ISSUES DES RÉSEAUX SOCIAUX	189

Conclusion du Chapitre IV	198
CHAPITRE V.	
IMPACT DES SITUATIONS IMPRÉVUES SUR LA MOBILITÉ.....	201
Introduction	201
5.1 SITUATIONS IMPRÉVUES ET ANALYSE DES EFFETS.....	203
5.1.1 Les situations en rapport avec le contexte social et familial	204
5.1.2 Les situations imprévues en rapport avec les enjeux économiques et financiers	208
5.1.2.1 Cas de situations imprévues liées à la charge familiale	209
5.1.2.2 Cas de vol de moyen de déplacement et du moyen de travail.....	212
5.1.2.3 Les situations en rapport avec les guerres civiles	214
5.1.3 Situations imprévues en lien avec le bassin résidentiel.....	215
5.1.4 Relogement des actifs suite aux sinistres.....	224
5.2 EFFETS DES SINISTRES SUR LA MOBILITÉ SPATIALE DES ACTIFS PRÉCAIRES.....	228
Conclusion du Chapitre V	230
CHAPITRE VI..	
ARTICULATION ENTRE LES FACTEURS DE MOBILITE, LES STRATEGIES DE MOBILITE ET L'AMELIORATION DES CONDITIONS DE VIE	236
Introduction	236
6.1 ARTICULATION ENTRE LES FACTEURS ET LES STRATÉGIES DE MOBILITÉ.....	240
6.1.1 L'accessibilité comme facteur de motilité et ses effets sur les stratégies de mobilité.....	242
6.1.1.1 L'influence de l'état des espaces circulatoires.....	242
6.1.2 Les compétences comme facteur de motilité et leurs effets sur les stratégies de mobilité.....	246
6.1.3 L'appréhension cognitive des opportunités comme facteur de motilité et ses effets	250
6.1.4 L'impact des autres facteurs sur les stratégies de mobilité.....	254
6.2 ARTICULATION ENTRE LES STRATÉGIES ET LES QUATRE SEUILS DE MOBILITÉ.....	263
6.3 SEUILS DE MOBILITÉ ET AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE VIE	269
6.3.1 Le seuil de la mobilité de survie comme base analytique	273
6.3.2 L'autosuffisance et l'autonomie des déplacements	280
6.3.3 La gestion du temps en lien avec la mobilité de subsistance	286
6.3.4 L'amélioration du niveau des revenus en lien avec le seuil de la mobilité d'épargne	290
6.3.5 L'amélioration du confort familial en lien avec la mobilité d'investissement	296

6.3.6 L'amélioration des conditions de vie des actifs précaires.....	301
Conclusion du Chapitre VI.....	309
CONCLUSION GÉNÉRALE	313
APPENDICE A	331
A.1 BILAN DES INTERVIEWS A PISSY (Zone – A).....	331
A.2 BILAN DES INTERVIEWS A DASSASGO (Zone – B)	336
APPENDICE B	341
B.1 DURÉE DES ENTREVUES RÉALISÉES À PISSY (Zone A).....	341
B.2 DURÉE DES ENTREVUES RÉALISÉES À DASSASGO (Zone B)	344
B.3 FLUX DE MOBILITÉ ACTIVE DANS LA ZONE DE PISSY	347
APPENDICE C.....	348
C.1 CROISSANCE DE LA VILLE DE OUAGADOUGOU DE 1975 A 1993.....	348
C.2 LOTISSEMENT DE L'AIRE URBAINE DE OUAGADOUGOU 1932-2003.....	349
APPENDICE D.....	350
D.1 DOCUMENT D'INFORMATION POUR PARTICIPANT AUX ENTREVUES	350
D.2 ÉBAUCHE DE GUIDE D'ENTRETIEN.....	351
BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE.....	355

LISTE DES FIGURES

Figure		Page
1.1	Facteurs de durabilité <i>(tirée du rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement)</i>	15
1.2	Répartition du transport public dans les grandes villes de l'Afrique subsaharienne	17
1.3	Évolution de la mobilité selon les modes de déplacement	24
1.4	Carte de situation du Burkina Faso	34
1.5	Carte de la ville de Ouagadougou et ses cinq arrondissements	35
1.6	Carte régionale du Burkina Faso	38
1.7	Bus de SOTRACO	42
1.8	Poteau marquant un arrêt de bus à Ouagadougou	42
1.9	Réseau de transport de SOTRACO à Ouagadougou	42
1.10	Les modes de déplacements dans la ville	45
2.1	Cadre d'analyse	71
2.2	Aires de déplacements origines-destinations par zone d'études	80
2.3	Mobilité urbaine suivant les espaces-temps-activités	89
2.4	Analyse des trajectoires suivant la géographie des espaces – temps	90
2.5	Découpage administratif de la Commune de Ouagadougou	91
3.1	Rayons de mobilité des deux zones d'études	105
3.2	Répartition des emplois des hommes de la zone A	109
3.3	Répartition des emplois des hommes de la zone B	110
3.4	Répartition des emplois des femmes de la zone A	110
3.5	Répartition des emplois des femmes de la zone B	111
3.6	Vendeuse d'eau à l'aide d'une barrique	112
3.7	Résultats d'analyse des déplacements de très faible amplitude zone A	116
3.8	Résultats d'analyse des déplacements de très faible amplitude zone B	117
3.9	Résultats d'analyse des déplacements de faible amplitude zone A	118

3.10	Résultats d'analyse des déplacements de faible amplitude zone B	118
3.11	Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude moyenne zone A	119
3.12	Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude moyenne zone B	119
3.13	Déplacements d'amplitude faiblement élevée zone A	120
3.14	Déplacements d'amplitude faiblement élevée zone B	120
3.15	Regroupement des modes de déplacement dans le rayon de 0 à 5 km	121
3.16	Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude élevée zone A	122
3.17	Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude élevée zone B	122
3.18	Charretier transportant du bois	124
3.19	Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude assez élevée zone A	124
3.20	Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude assez élevée zone B	125
3.21	Déplacements d'amplitude très élevée de déplacement zone A	126
3.22	Déplacements d'amplitude très élevée de déplacement zone B	127
3.23	Déplacements à pied pour de très faibles amplitudes	129
3.24	Déplacements à pied pour de faibles amplitudes ($R = 50 \text{ mètres à } 1,5 \text{ km}$)	130
3.25	Déplacements à pied pour des amplitudes moyennes ($R = 1,5 \text{ à } 3 \text{ km}$)	130
3.26	Déplacements à pied pour des amplitudes faiblement élevées $R = 3 \text{ à } 5 \text{ km}$	131
3.27	Déplacements à pied pour des amplitudes élevées ($R = 5-10 \text{ km}$)	131
3.28	Déplacements à pied pour des amplitudes assez élevées ($R = 10-15 \text{ km}$)	132
3.29	Déplacements à pied pour des amplitudes très élevées ($R > 15 \text{ km}$)	132
3.30	Déplacements à vélo pour de très faibles amplitudes ($R = 50 \text{ mètres}$)	133
3.31	Déplacements à vélo pour de faibles amplitudes ($R = 50 \text{ mètres à } 1,5 \text{ km}$)	133
3.32	Déplacements à vélo pour des amplitudes moyennes ($R = 1,5 \text{ à } 3 \text{ km}$)	134
3.33	Déplacements à vélo pour des amplitudes faiblement élevées ($R = 3-5 \text{ km}$)	134
3.34	Déplacements à vélo pour des amplitudes élevées ($R = 5 \text{ à } 10 \text{ km}$)	135
3.35	Déplacements à vélo pour des amplitudes assez élevées ($R = 10-15 \text{ km}$)	135
3.36	Déplacements à vélo pour des amplitudes très élevées ($R > 15 \text{ km}$)	136
3.37	Usage d'une charrette type 1	137

3.38	Usage d'une charrette type 2	137
3.39	Présentation des aires de déplacements origines – destinations	141
3.40	Taxi transportant 1 vélo pour intermodalité sur la voie de Pissy	143
3.41	Taxi transportant 2 vélos pour intermodalité à Dassasgo	143
3.42	Aménagement d'un parking pour deux roues	145
3.43	Principaux axes de connexion pour le déplacement intermodal	146
3.44	Points d'articulation du réseau des voiries urbaines et le déplacement intermodal	146
4.1	Effectifs enregistrés pour réseaux de famille proche Zone A et B	161
4.2	Effectifs enregistrés pour réseaux de famille élargie Zone A et B	162
4.3	Effectifs enregistrés pour réseaux de famille de même village Zone A et B	164
4.4	Effectifs enregistrés pour réseaux des amis d'enfance ou amis de la famille Zone A et B	167
4.5	Effectifs enregistrés pour réseaux des collègues ou de compagnonnage de travail Zone A et B	169
4.6	Effectifs qui ont recours aux réseaux des voisins très proches Zone A et B	171
4.7	Effectifs enregistrés pour réseaux des amis éloignés et réseaux de clients Zone A et B	172
4.8	Effectifs enregistrés pour réseaux des chefs de village Zone A et B	179
4.9	Effectif bénéficiant des réseaux des autorités économiques Zone A et B	181
4.10	Effectifs enregistrés pour réseaux de tontine en Zone A et B	185
4.11	Bénéficiaires des réseaux associatifs issus des ONG Zone A et B	187
4.12	Bénéficiaires des réseaux associatifs de coreligionnaires Zone A et B	188
4.13	Apport des réseaux sociaux en nourriture Zone A et B	192
4.14	Apport des réseaux sociaux par de l'argent Zone A et B	192
4.15	Apport des réseaux sociaux par le prêt de vélo Zone A et B	193
4.16	Apport des réseaux sociaux pour l'accès à l'emploi Zone A et B	194
5.1	Situations en lien avec le cadre social et familial Zone A et B	208
5.2	Situations liées à la charge familiale Zone A et B	211
5.3	Situations en lien avec le vol du vélo ou moyen de production Zone A et B	214

5.4	Inondation du 1 ^{er} septembre 2009 à Ouagadougou	218
5.5	Ruine d'une maison qui est tombée après la pluie du 1 ^{er} septembre 2009 zone A (<i>Source l'auteur</i>)	219
5.6	Présentation en pourcentage des différents types d'habitation selon notre échantillonnage des deux zones d'études	220
5.7	Maisons en banco tombées zone B	220
5.8	Cas des inondations ou démolition du bassin résidentiel Zone A et B	223
5.9	La localisation des deux sites de relogement de Yagma et Bassinko	225
5.10	Augmentation des distances de déplacement suite à la relocalisation dans les deux sites de relogement de Yagma et Bassinko à Ouagadougou	229
6.1	Identification des deux zones d'étude et des réseaux de voiries urbaines à Ouagadougou	243
6.2	Disposition architecturale de quelques habitations au secteur 28 à Ouagadougou, localisé à la Zone B	243
6.3	État des dégradations des espaces circulatoires	244
6.4	Pourcentage des hommes qui effectuent de longues distances par zone et selon le mode de déplacement	255
6.5	Pourcentage des femmes qui effectuent de longs déplacements par zone et selon le mode de déplacement	256
6.6	Analyse des flux de mobilité en matinée entre 06h00 et 06h15	256
6.7	Analyse des flux entre 06h00 et 08h00 par tranche d'âge et selon le genre	257
6.8	Analyse temporelle des flux selon le genre et selon le mode	258
6.9	Effectif des hommes à pied au seuil de mobilité de survie dans la zone A	277
6.10	Effectif des hommes à pied au seuil de mobilité de survie dans la zone B	277
6.11	Effectif des femmes à pied au seuil de mobilité de survie dans la zone A	278
6.12	Effectif des hommes à pied au seuil de mobilité de survie dans la zone B	278
6.13	Analyse comparative du seuil de la mobilité de survie dans les deux zones	279
6.14	Analyse des seuils de mobilité des hommes à vélo de la zone A	280
6.15	Analyse des seuils de mobilité des hommes à vélo de la zone B	281
6.16	Analyse des seuils de mobilité des femmes à vélo de la zone A	282
6.17	Analyse des seuils de mobilité des femmes à vélo de la zone B	282

6.18	Autonomie des zones d'études en termes d'emplois	284
6.19	Autonomie de la zone A en termes d'emplois	285
6.20	Autonomie de la zone B en termes d'emplois	286
6.21	Analyse des seuils de la mobilité de subsistance dans les deux zones	289
6.22	Analyse des seuils de la mobilité d'épargne niveau 1 dans les deux zones	295
6.23	Analyse des seuils de la mobilité d'épargne niveau 2 dans les deux zones	295
6.24	Analyse des seuils de la mobilité d'investissement niveau 1 dans les deux zones	299
6.25	Analyse des seuils de la mobilité d'investissement niveau 2 dans les deux zones	300
6.26	Habitation dans la zone non lotie de Pissy (zone-A)	303
6.27	Maison en ciment dans la zone récemment lotie de Pissy zone-A	304
6.28	Maison en terre séchée dans la zone périphérique B du secteur 28	305
6.29	Maison à la cité de la Zone du Bois dans les quartiers centraux	305
6.30	Structures du statut d'occupation des logements à Ouagadougou	306
6.31	Mode d'accession à la propriété à Ouagadougou	307

LISTE DES TABLEAUX

Tableaux	Page
1.1 Sphères des activités quotidiennes	14
1.2 Arrondissements/liste des quartiers et population à Ouagadougou	39
1.3 Répartition du réseau routier de la ville de Ouagadougou	40
1.4 Les motifs de déplacements à Ouagadougou	46
1.5 Pourcentages des modes de déplacement	46
2.1 Détermination des seuils de mobilités	63
2.2 Échelles des amplitudes de déplacement	79
2.3 Regroupement des stratégies d'intermodalité	80
2.4 Regroupement des réseaux sociaux actifs d'entraide	82
2.5 Identification et classification des situations imprévues	83
2.6 Analyse de l'interdépendance des facteurs de motilité	85
2.7 Articulation entre facteurs et stratégies de mobilité	86
2.8 Articulation entre stratégies de mobilité et les seuils de mobilité	86
2.9 Articulation entre seuils de mobilité et amélioration conditions de vie	87
2.10 Évaluation de l'amélioration des conditions de vie suite aux stratégies de mobilité adoptées	88
2.11 Population par secteur dans l'arrondissement de Bogodogo	93
2.12 Échantillonnage pour les entretiens	95
2.13 Réorganisation de l'échantillonnage selon le genre	95
2.14 Données recueillies dans notre guide d'entretien	98
3.1 Echantillonnage de 40-55 ans par activités exercées et par zone	107
3.2 Présentation de l'échantillonnage (<40ans et >55 ans) selon les activités exercées et par zone	108
3.3 Échelle des amplitudes et des rayons de déplacement	114
3.4 Dépenses engendrées par l'intermodalité	142
4.1 Type et durée des contributions issues des réseaux sociaux	190

4.2	Regroupement des réseaux sociaux actifs d'entraide et leur contribution	196/197
5.1	Analyse des effets induits suite aux situations imprévues par zone	231
6.1	Analyse de l'interdépendance des facteurs de motilité	241
6.2	Articulation entre facteurs et stratégies de mobilité	252/253
6.3	Niveau de précarité et niveau de mobilité	265
6.4	Articulation entre stratégies de mobilité et les 4 seuils de mobilité	267/268
6.5	Articulation entre niveau de précarité, niveau de mobilité et niveau des revenus	272
6.6	Évaluation des indicateurs qui fixent le processus évolutif des seuils de mobilité : Mobilité de survie	273
6.7	Autonomie et mobilité de survie	276
6.8	Évaluation des indicateurs qui fixent le processus évolutif des seuils de mobilité : Mobilité de subsistance	288
6.9	Évaluation des indicateurs qui fixent le processus évolutif des seuils de mobilité : Mobilité d'épargne	294
6.10	Évaluation des indicateurs qui fixent le processus évolutif des seuils de mobilité : Mobilité d'investissement	297
6.11	Articulation entre les 4 seuils de mobilité et l'amélioration des conditions de vie	302
6.12	Articulation entre facteurs/stratégies/seuils de mobilité et amélioration des conditions de vie	310

LISTE DES ABREVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

BOAD	Banque ouest-africaine pour le développement
BOT	Build operate and transfer
CNR	Conseil national de la révolution
FMI	Le fonds monétaire International
GES	Gaz à effet de serre
INS	Recensement effectué par l'institut national des statistiques et du développement
LAURE	Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
MDR	Mode de déplacement rapide
MDS	Mode de déplacement souple
PDM	Partenariat pour le développement municipal
PST	Politique sectorielle transport
RGPH	Recensement général de la population et de l'habitat
SOTRACO	Société de transport en commun à Ouagadougou
Tc	Transport en commun
Tm	Temps mis moyen
Vp	Voiture particulière
PME	Petite et moyenne entreprise
SONAR	Société nationale d'assurance et de réassurance du Burkina Faso
ONG	Organisations non gouvernementales
PAM	Programme alimentaire mondial
SONABEL	Société nationale burkinabé d'électricité
ONEA	Office national de l'eau et de l'assainissement
ONATEL	Office national des télécommunications

RESUME

Cette thèse interroge la mobilité des populations précaires qui se déplacent pour le motif de l'emploi, entre les quartiers périphériques considérés comme étant des zones de génération des déplacements et les autres quartiers ainsi que les quartiers centraux, qui sont des zones d'attraction ou de destination des mobilités domicile-travail. Pour se rendre à leur lieu d'emploi, ces populations adoptent une mobilité active et se déplacent à pied ou à vélo. L'approche proposée dans notre thèse s'articule sur l'analyse des différentes stratégies adoptées par ces populations précaires, sachant que ces stratégies ne sont pas exclusives, mais se complètent, il s'agit de l'intermodalité, le recours aux réseaux sociaux et le choix des emplois de proximité/éloignement.

Dans le cas des villes du Sud, il est nécessaire de redéfinir la mobilité des actifs précaires comme étant une « **mobilité de survie** ». Ils sont « mobiles malgré tout » à cause de l'adaptabilité de leurs pratiques de mobilité, dont la pénibilité est caractérisée selon notre approche par les seuils de mobilité et dépend finalement d'une combinaison de facteurs centrés sur les conditions de déplacement qui sont marquées par les contraintes extérieures sociales, politiques, économiques et environnementales. La question des mobilités éprouvantes dans notre approche confirme l'étroitesse du lien qui se dégage entre « **pratiques de mobilité** » et « **survie des actifs précaires** ». Ce lien mérite d'être analysé et nous abordons cette question à la fois sous l'angle des stratégies de mobilité et sous l'angle de la pénibilité en lien avec la mobilité de survie. L'objectif de notre thèse consiste à explorer et à documenter les différentes stratégies de mobilité adoptées par les actifs précaires à Ouagadougou au Burkina Faso en tenant compte du contexte de leur ancrage résidentiel dans les quartiers périphériques. Notre population cible est constituée par les actifs précaires âgés de 40 à 55 ans. Pour réaliser cette exploration, nous utilisons l'approche espace-temps-activités, car les besoins de déplacement s'expriment à la fois dans le temps et dans l'espace et varient selon : la position sociale de l'individu, l'âge et les modes de vie. Aussi, la mobilité des populations précaires peut être vécue de manière différente suivant le niveau de pénibilité, le contexte professionnel et le niveau des revenus.

Nos **hypothèses de travail** prennent en compte les effets induits par les amplitudes de déplacement qui sont de proximité ou d'éloignement, sur les stratégies de mobilité. Ensuite, nous abordons la question des réseaux sociaux d'entraide qui sont « **des refuges ou des exutoires** » dans les pratiques de mobilité et face aux situations imprévues que nous qualifions « **d'amplificateurs de pénibilité** ». Le capital social constitué par ces réseaux sociaux représente un facteur décisif à la pérennisation de la situation de mobilité. Il se dégage que l'apport des réseaux sociaux d'amis et de voisinage présente un enjeu aussi considérable que celui des réseaux de famille. Nous explorons enfin la manière dont les stratégies adoptées améliorent les conditions de vie des populations. Cette thèse a également pour but d'éclairer la relation entre deux quartiers périphériques situés à des distances différentes, mais qui vivent une même intensité quant à leurs flux de mobilité par rapport aux quartiers centraux. L'un des apports majeurs de notre thèse a été l'analyse des trajectoires de vie des actifs précaires et à travers nos analyses, il se dégage qu'un événement ou une situation imprévue peuvent reconfigurer les conditions de vie et les seuils de mobilité d'un individu ou d'un ménage qui sont : la mobilité de survie, la mobilité de subsistance, la mobilité d'épargne et la mobilité d'investissement. Les différents facteurs qui peuvent contribuer à fragiliser les stratégies de mobilité sont : les facteurs de motilité (accessibilité, compétences, appréhension des opportunités) ainsi que d'autres facteurs tels que la distance des déplacements et les emplois occupés, les situations imprévues, l'aspect genre et l'aspect institutionnel à travers les politiques publiques mises en place. Nos résultats montrent qu'une harmonisation entre les stratégies et les facteurs de mobilité favorise l'amélioration des conditions de vie des ménages.

Mots clés : Mobilités urbaines; mobilités actives; mobilité de survie; trajectoires de vie; quartiers périphériques; stratégies de mobilité et seuils de mobilité.

ABSTRACT

This thesis looks at the work-oriented mobility –commute to and from work– of poor populations between peripheral neighborhoods understood as departure points, and destination zones, other neighborhoods or central districts, understood as destinations or attractants of home-to-work mobility. We analyze the varying strategies of precarious populations to get to work, strategies that are not mutually exclusive but complementary. They are: intermodality, use of social networks, and choice of employment according to distance.

In cities of the global South, the mobility of the working poor should be understood as "survival mobility," because of the peculiar constraints they face, and especially because of the adaptability of their practices. They are "mobile after all," in spite of constraints that are as much social as they are political, economic, and environmental. These external constraints, or stress factors, can be defined in terms of mobility thresholds, and ultimately depend on a combination of factors bearing upon the said mobility. This attention to "uneasy mobility" confirms the close link between "mobility practices" and "survival strategies of the working poor." This link begs for analysis, from both the vantage points of mobility strategies, and of survival strategies under social stress. This thesis' objective is, therefore, to document and analyze the varying mobility strategies of the working poor in Ouagadougou in Burkina Faso, taking into account the peripheral location of their homes. Our sample population is working poor aged between 40 and 55, with a level of daily mobility that is defined as an individual's daily average number of displacements. This thesis also compares two peripheral neighborhoods, situated at unequal distances from the urban center, but nonetheless experiencing similar mobility flows to and from downtown.

Our approach is structured by space, time, and activity, because the need for mobility varies in time and space, and according to the individual's social status, age, and lifestyle. Mobility of precarious populations will be experienced differently depending on stress levels, revenue and professional context. Our working hypotheses were grounded in our analysis of distance as a factor –we sought to identify the effects of distance upon mobility strategies. We then looked at the relation between social networks and mobility practices. Given the stress and constraints arising from life's unforeseen events, we looked at their consequences on the mobility practices of the working poor. Finally we looked at the way that the chosen strategies improve the living conditions of these populations.

We found that the "friends and neighborhood" component of social networks to be as important as kin. These social networks, when used for mutual help, are "refuges and outlets" against unpredictable events that we interpret as "stress amplifiers." The social capital built through these social networks is a decisive factor in the stability of mobility patterns.

A major finding of this thesis stems from the analysis of life trajectories of the working poor. We found that an unforeseen circumstance may reframe the living conditions and mobility thresholds of an individual or household.

Levels of mobility are conditioned by incomes. Taking into account the different factors of mobility allows us to identify a typology of mobility thresholds: survival mobility, subsistence mobility, economy mobility (*ie* money-saving mobility), and investment economy. Elements which may impede or disrupt a mobility strategy are: mobility factors *per se* (accessibility, competence, expectations of opportunities), and other factors such as distance, employment, unforeseen events, gender, and the institutional frame of public policy. We also found that the harmonization between mobility strategies and mobility factors does improve the households' lot.

Keywords: urban mobility; home-to-work mobility; survival mobility; life stories; suburban and exurban neighborhoods; mobility strategies; mobility thresholds

INTRODUCTION GÉNÉRALE

L'organisation de la société implique une structuration perceptive de l'espace et fait du territoire un milieu de vie (Collot, 1983) ; (Barel, 1990) et (Roncayolo, 1983). Cependant, Joseph (1983) le considère comme un lieu de controverses et de négociations, vu le partage qu'il suppose. De Keersmaecker (2002), décrit ainsi l'aménagement du territoire, comme étant l'art de répartir les différentes activités dans l'espace, et cet aménagement a potentiellement un impact important sur notre mobilité quotidienne. La question de l'appropriation des espaces de mobilité par les populations, fait ressortir le fait qu'avant d'être mobile physiquement, il faut avoir une représentation du territoire où le déplacement s'effectue. Pour cela, Le Breton (2005-b, p. 103) considère que nous sommes mobiles par la pensée avant d'être mobiles par le corps, ou pour le dire autrement, nous ne pouvons être mobiles par le corps que dans les limites du territoire que l'on maîtrise par la pensée.

Dans cette approche, la question des mobilités urbaines prend plus d'ampleur dans un contexte où les formes et les pratiques de mobilité se voient généralisées. Par ailleurs, la possibilité de pouvoir se déplacer, conditionne selon Ascher (2003), l'accès à des ressources qui se trouvent dispersées dans l'espace urbain, éloignées du bassin de résidence et rarement à proximité les unes des autres. Cette accessibilité aux ressources suscite la question des échelles dans lesquelles évolue cette mobilité socio-spatiale (*migration internationale, rue, quartier, arrondissement, périphérie ou banlieue, etc...*), que Jacques Levy (1999) tente de comprendre en les mettant en relation à d'autres spatialités, notamment celle de la ville. De son côté, Alain Bourdin (2002) considère que ces axes et ces aires de mobilité sont associés à tout changement de position dans un espace réel ou virtuel. Cet espace pouvant être lui-même *physique* quand il s'agit de changer d'environnement spatial ou migration ; *social* en parlant du lieu de travail, du réseau de relations sociales ou du niveau socio-économique ; *axiologique* en parlant de changement de croyance, d'idéologie ou d'option politique ; *culturel* quand il s'agit de changement de mœurs ou de culture ; *affectif* dans le cas du déplacement vers d'autres personnes ou d'autres objets, ou même de la recomposition des ménages ; *cognitif* quand il s'agit de se déplacer dans un domaine de connaissance qui n'est pas le sien, c'est le cas de la formation continue. On peut passer d'un type de mobilité à un autre, pour cela nous sommes face à un système presque aléatoire, qui s'organise à partir d'une multitude de relations. Un nouveau type de mobilité peut influencer tous les autres ou pas. Par conséquent, les villes diffèrent ainsi les unes des autres en fonction des dynamiques urbaines et des modes de déplacement des populations.

Dans les villes du Nord, selon Kaufmann (2006), Hiroi (1987) et Raux (1988), les modes de vie sont fortement liés à la dépendance automobile et sont devenus des traits culturels des populations occidentales. A cet effet, Pelletier et Delfante (1994, p : 170) mentionnent le fait

que l'automobile reste le moyen de déplacement par excellence et demeure un fait sociologique. D'après Turcotte (2005) et Jouffe (2007), *certaines choisissent l'automobile au détriment des transports collectifs, à cause de certains inconvénients tels que: les arrêts, le choix imposé de l'itinéraire, le confort, la sécurité, la rapidité et les temps d'attente. D'autres par contre, considèrent qu'avec les transports collectifs, c'est plus long, mais au moins c'est rassurant.* La voiture est donc considérée comme étant un symbole de liberté et une affirmation de la personnalité, et l'accès à l'ensemble des activités structurant la vie quotidienne des ménages reste étroitement lié à l'usage de l'automobile. Cette dépendance automobile a fini par entraîner des effets induits négatifs quand on atteint un certain seuil de vitesse et de débit du trafic et devenir comme le soulignent Kaufmann (2003) et Ascher (2003), une source de dégradation de la qualité de vie urbaine pour les générations d'aujourd'hui et de demain. A cet égard, l'accent est mis dans les villes occidentales sur les transports collectifs (*bus, trolleybus¹, tramways², les métros³*), qui sont adoptés pour de longues distances. A ces modes de transports, l'on peut associer des modes alternatifs qui sont la marche et le vélo, pour de courtes distances.

Dans le cas des villes du Sud marquées par une crise institutionnelle profonde, la pénibilité des déplacements se manifeste sous diverses formes suivant les trajets, à l'exemple des déplacements domicile-travail pour lesquels certains actifs franchissent des distances excessives suivant la localisation des lieux d'emplois. Douglas Massey (2001) souligne ci-dessous que plus de 50 % de la population y sera urbaine dans les prochaines décennies.

« There is much discussion in academic circles about whether the time has come to move from the Chicago school of urban sociology to the Los Angeles school of postmodern geography (Dear, 2002), and yet, as urban sociologist Douglas Massey (2001) recently commented, the urban future lies neither in Chicago nor Los Angeles; it instead lies in "Third World" cities like Rio de Janeiro, Mumbai, Hong Kong (Roy, 2005) ».

Cette crise institutionnelle connue dans les villes du Sud s'est aussi accentuée par l'explosion démographique urbaine survenue dès la seconde moitié du 20^e siècle à cause des mouvements massifs des populations qui partent des zones rurales vers les grandes villes. Cette forte concentration des populations dans les villes du Sud occasionne selon Polèse et Wolfe (1995) des armatures urbaines variées, où apparaissent des éléments dualistes entre les

¹Ce mode de transport présente des limites, à cause de ses installations fixes et, son manque d'esthétique en milieu urbain, ce qui a conduit à sa disparition dans plusieurs grandes métropoles (Pelletier et Delfante, 1994).

²Le tramway a été très répandu dans des villes européennes comme Paris, Grenoble, Francfort, etc...), et dans beaucoup de villes d'Amérique du Nord, d'où il a été retiré progressivement, à l'exception de San Francisco et San Diego. En revanche des lignes de tramways sont maintenues en Italie, Allemagne, Suisse, Europe de l'Est (Pologne, Hongrie, etc...) et URSS. Le retour des tramways est en train de se faire en créant des lignes en site propre comme à Paris, Grenoble, Francfort, etc...) (Pelletier et Delfante, 1994).

³Les premiers métros ont été aériens aux États-Unis (les elevated) en 1885 à New York puis à Chicago (the Loop) et Boston. C'est le moyen de transport de masse par excellence pour des tissus urbains de forte densité, et se relie facilement en coordination par interconnexion des réseaux et en intermodalité par rapport aux autres modes tels que (les trains de banlieue, les bus et les automobiles individuels) (Pelletier et Delfante, 1994).

noyaux centraux anciens et les quartiers périphériques, disparates en termes d'urbanisation. Ces deux entités sont séparées par des frontières visibles et invisibles et le franchissement entre ces deux composantes urbaines reste marqué par la pénibilité en termes des conditions de transport à cause de la *durée, la congestion et l'insécurité* le long des trajets. L'offre des transports collectifs y est insuffisante, mal organisée, difficilement accessible financièrement et d'autre part les équipements urbains y sont inégalement répartis ayant pour conséquence, l'augmentation des distances de mobilité des populations qui habitent les quartiers périphériques. Puisque la vie sociale contemporaine exige des individus mobiles pour répondre aux besoins de leur vie quotidienne, leur capacité de mobilité est tout de même à l'épreuve dans les villes du Sud à cause des tensions produites par les différentes contraintes. Compte tenu de ces différents facteurs, ***la pénibilité des mobilités dans les villes du Sud n'est compréhensible qu'en considérant la triple dimension sociale, spatiale et temporelle.*** Ces trois dimensions sont inter reliées.

Ceci nous amène à constater que les déplacements ordinaires peuvent s'avérer pénibles dans leurs aspects strictement matériels. Les aménagements des espaces eux-mêmes ainsi que les moyens de déplacement utilisés dans le cas du vélo peuvent aussi se montrer éprouvants en fonction de leur qualité ou de leur vétusté. En ce qui concerne les enjeux sociaux, une autre approche concerne les ***personnes qui se trouvent dans une situation de handicap*** et qui doivent accéder aux ressources urbaines. Dans le cas de ces personnes à mobilité réduite, d'autres critères entrent en ligne de compte, par exemple les caractéristiques sonores, visuelle, tactile ou olfactive. Selon Gaëtan Ahoomey-Zunu (2009), cette problématique encore très peu développée au Sud, suscite aussi la question des stratégies à mettre en œuvre pour soulager cette catégorie d'usagers des systèmes de transports urbains.

Dans le cadre des ***enjeux sociaux*** en lien avec la mobilité dans les villes du Sud, Godard et Diaz Olvera (2000) ont constaté que le niveau de mobilité est en étroite relation avec le niveau des revenus individuels ou du ménage, et par ce fait, les riches se déplacent plus que les pauvres et peuvent accéder plus facilement à toutes les ressources urbaines. Par contre Lannoy et Ramadier (2007, p. 104) mettent en évidence le fait que la croissance sensible du coût de transport s'effectue au fur et à mesure que les distances de déplacement augmentent, devenant ainsi selon Hiroi (1987), Le Breton (2005-a) et Raux (1988) une source d'exclusion pour les pauvres. Godard (1993) met en évidence l'aspect genre dans la mobilité au Sud d'où il ressort que les niveaux de mobilité sont différents entre hommes/femmes, et où les femmes subissent des contraintes spatiales et temporelles dans leur mobilité. Ces contraintes sont occasionnées par une captivité modale (*1/2 des femmes ne disposent pas de moyen individuel de déplacement*) et de ce fait, il en résulte qu'elles se déplacent moins, mais aussi moins loin, moins vite et moins confortablement que les hommes.

Notre sujet de recherche couvre également la question de mobilité des actifs précaires dans les villes du Sud. Selon Jouffe (2007, p. 170), il est nécessaire de prendre en compte les différentes formes de mobilités spatiales collectives ou individualisées, sachant que l'accessibilité n'est pas que physique au sens de l'existence, de la destination et de la disposition des moyens de l'atteindre (*avoir*), mais également pratique, au sens des savoir-faire à mobiliser pour mettre en œuvre ces moyens dont on dispose (*savoir*), et enfin symbolique au double sens des représentations qui déterminent la volonté et le droit d'accéder (*vouloir et pouvoir*) d'où la notion de *droit à la mobilité*. A cet effet, Henri Lefebvre (1974) considère la ville comme une entité vivante, avec plusieurs centralités par expansion. Le droit à la ville devient le droit à la centralité, et passe très largement par le droit à la mobilité socio-spatiale, car le potentiel des villes est diversifié, et cette diversité de services urbains offerts doit être accessible au plus grand nombre, comme cela se dégage dans la Charte universelle des droits de l'homme qui y fait référence⁴.

Le sujet de notre thèse porte sur : « **Transports actifs et stratégies d'accès à l'emploi des populations des quartiers périphériques dans les villes africaines : cas de la ville de Ouagadougou** ».

Dans notre **approche méthodologique**, la pénibilité se révèle lors du déplacement, à partir du moment où la personne identifie la situation qui en est à l'origine (manque de moyen de déplacement, défectuosité du moyen de déplacement existant, inadaptation du moyen de déplacement en lien avec les amplitudes de déplacement à parcourir, la défectuosité des aires circulatoires et les limitations financières en termes de revenus. Dans notre analyse longitudinale, la prise en compte des trajectoires de vie nous permet de considérer depuis combien de temps la personne fait face à la pénibilité qu'elle vit et quelle évolution graduelle a-t-elle franchie pour apporter des améliorations par rapport à sa situation, d'où la notion de seuil de mobilité et d'où l'importance des stratégies en lien avec l'amélioration des conditions de vie.

Dans notre approche nous considérons la pénibilité en lien avec l'expérience circulatoire au regard des activités exercées par les populations, en termes de pratiques et d'accès aux ressources urbaines localisées loin de leur lieu d'habitation. L'analyse de ces pratiques de mobilité peut s'inscrire sur le temps long à l'échelle de la vie de l'individu. Raison pour laquelle nous avons choisi une population cible âgée de 40 à 55 ans, pour mieux analyser l'expérience circulatoire au-delà des pratiques, ainsi que la faculté des individus à maîtriser les lieux de leur mobilité quotidienne, les ajustements ou reproductions éventuelles de certaines

⁴Les extraits de la charte universelle des droits de l'homme montrent ce qui suit : **Article 13.** 1/ Toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un Etat. **Article 23.** 1/ Toute personne a droit au travail, au libre choix de son travail, de pouvoir l'exercer et d'y accéder dans des conditions équitables et satisfaisantes et, à la protection contre le chômage...

habitudes de mobilité. Le choix de notre échantillonnage à 40-55 ans permet de mieux suivre leurs trajectoires de vie et notre travail s'inscrit dans une combinaison des démarches quantitative descriptive et qualitative par des phases d'observation et par des enquêtes semi-structurées, en suivant une démarche à la fois inductive et déductive selon les questions abordées. Nous évoquons ainsi la question des compétences pratiquement mises en œuvre dans la mobilité des individus, et la manière dont ces populations se projettent dans l'avenir à travers l'appréhension des opportunités. Ces *situations de mobilité sous contraintes* sont abordées en faisant l'articulation entre la question de pénibilité des mobilités, les trajectoires de vie, l'activité professionnelle et les conditions de vie.

Face à toutes ces contraintes susmentionnées, Godard (2002-b) souligne que certains actifs effectuent des déplacements à pied ou à vélo sur de longues distances pour accéder aux lieux d'emplois ou aux différents services de base, alors que d'autres vont se limiter à une mobilité de proximité. Le fait de se replier à l'intérieur des quartiers périurbains est adopté par une grande partie des populations comme « **stratégie de survie** » (Plat et Pochet, 2002). Une partie de la pénibilité créée par la mobilité quotidienne est liée aux amplitudes de déplacement et au temps des parcours. C'est ce qui entraîne chez certains actifs une lassitude physique et morale, traduite par la fatigue et le stress, le lever matinal pour être à l'heure au travail. Nous qualifions cette forme de mobilité éprouvante de « **mobilité de survie** ». A cet effet, **les objectifs** que nous recherchons consistent à étudier les amplitudes de déplacement, le choix entre les déplacements éloignés ou de proximité et les effets induits en lien avec ce choix sur les conditions de vie des populations. Compte tenu des flux en termes d'origine-destination, nous interrogeons à travers nos analyses, la question des contraintes vécues lors des déplacements et « *la manière dont les stratégies adoptées permettent l'insertion sur le marché du travail, qu'il soit formel ou informel, et éventuellement, à accéder à un rang supérieur en termes de typologie d'emplois ou d'amélioration des conditions de vie des ménages* ». Partant du fait que les trajectoires parcourues et les lieux d'habitation peuvent être créateurs de réseaux de connaissances, nous abordons ainsi la question de l'implication des réseaux sociaux dans les stratégies de mobilité.

Dans cette analyse des pratiques de mobilité dans les villes du Sud, nous pouvons nous poser la question sur le fonctionnement des individus et voire des ménages qui doivent faire des arbitrages en termes de stratégies pour optimiser le temps et l'espace des parcours quotidiens. Ces stratégies que nous avons qualifiées de « **stratégies de survie** » ont pour objectifs de satisfaire d'un côté la vie familiale et domestique, de l'autre la vie professionnelle des populations.

La notion de survie est également déterminée par le fait que les stratégies adoptées vont déterminer le choix des modes de déplacement, en fonction de quelques facteurs

déterminants, parmi lesquels, le fait qu'un actif précaire serait prêt à payer le prix d'un déplacement même si les bénéfices engendrés à l'issue de ce déplacement ne sont pas supérieurs à la somme des coûts à supporter (*sommes des efforts fournis*). Par ailleurs, à cause des contraintes financières certains actifs préfèrent se rendre au travail à pied au lieu d'emprunter les transports collectifs. D'après Alphonse Yapi-Diahou (2000, p. 183), le prix du transport ainsi économisé permet d'assurer le repas de midi. Le choix des modes de déplacement dépend selon Barrett (1994), de *la capacité individuelle ou collective de mobilité*. Ces conditions de mobilités vécues par ces actifs précaires sont dites insoutenables à cause des déplacements longs et pénibles effectués à pied ou à vélo, évoluant avec un investissement important en termes de temps, effort physique et moral, comme le souligne ci-dessous le chanteur nigérian Fela

« Chaque jour les miens utilisent des transports en commun pour se rendre au travail. Ils sont 40 assis et 90 debout, les uns sur les autres, serrés comme des sardines. Souffrants et souriants. C'est un véritable chemin de croix sur le périphérique : embouteillage monstres, rackets de la police. A la maison, pas d'électricité, pas d'eau courante. Les poches sont désespérément vides et trouver du travail est très difficile. Et chaque jour c'est pareil. O mon peuple, quelle galère ! Quelle galère ! ⁵ »

Le seul mode de transport accessible à la grande majorité de la population reste la marche. Selon Kane Cisse, dans les villes comme Kinshasa où la sagesse populaire a d'ailleurs inventé avec humour *« la ligne 1-1, la plus fréquentée : la marche »*.

« C'est un vrai parcours de combattant que je fais tous les jours. Je fais des kilomètres à pied pour avoir un taxi ou un bus. Parfois j'arrive très fatigué à mon lieu de travail, pour faire une tâche encore plus épuisante ! » dit un usager.

« Les problèmes que rencontrent les clients ne sont pas imputables aux chauffeurs, mais au nombre excessif de banlieusards que nous ne pouvons pas tous transporter ! » répond un chauffeur (Kane Cisse, 2002).

Cela nous conduit à inscrire la situation de mobilité dans une dynamique stratégique et dans une approche personnelle et familiale de recherche de la satisfaction, du confort ou simplement d'amélioration des conditions de vie en termes d'autonomie, d'autosuffisance, de gestion du temps et d'équipement au sein du ménage. Il s'agit donc de stratégies d'acteurs qui sont des actifs non motorisés (*leur mobilité est effectuée à pieds ou à vélo*) et dont nous souhaitons connaître les effets induits dans leur trajectoire de vie, suite aux stratégies adoptées dans leurs déplacements. Le choix de l'échantillonnage a été fait de façon aléatoire

⁵Chanson de FELA, chanteur nigérian, cité dans *Vivant Univers* (2001)

en fonction de l'âge, du genre et en fonction des stratégies adoptées pour accéder aux lieux d'emplois. L'articulation entre stratégies et seuils de mobilité permet d'ajuster certaines pratiques sociales et spatiales pour améliorer le mode de vie des ménages. Les analyses faites à travers nos différents chapitres mettent en évidence la manière dont la précarité façonne la mobilité quotidienne. A cet effet, nous abordons la question des stratégies de mobilité, il s'agit de *l'intermodalité, du recours aux réseaux sociaux, du recours aux emplois de proximité et aux emplois éloignés*. Les différents seuils de mobilité sont *la mobilité de survie, la mobilité de subsistance, la mobilité d'épargne et la mobilité d'investissement*.

Les limites de nos travaux de recherche peuvent être situées au niveau de l'espace couvert qui ne concerne que deux zones situées dans deux arrondissements de Ouagadougou, alors qu'il y en a cinq. A cet effet, nous ne pouvons généraliser nos résultats pour toute la ville de Ouagadougou, encore moins pour toutes les villes africaines. L'applicabilité à d'autres villes similaires demande des ajustements, compte tenu de la forte hétérogénéité des populations précaires à travers l'étendue d'un quartier, d'un arrondissement ou à l'échelle de la ville dans son ensemble.

La structure de notre document de thèse est présentée en deux parties, dont la **première** est centrée sur trois chapitres. Le **Chapitre 1** présente la mobilité de survie à Ouagadougou, contexte et objectif de la recherche ; le **Chapitre 2** fait état du cadre d'analyse, des hypothèses de recherche, du cadre méthodologique et des outils de collecte des données. La **deuxième partie** de notre thèse est réservée à l'analyse des résultats et chaque chapitre correspond au développement d'une des questions de recherche. Dans le **chapitre 3**, nous abordons la question de l'impact de l'amplitude de déplacement sur la mobilité des actifs précaires par rapport aux quartiers centraux. Dans le **chapitre 4**, notre analyse est centrée sur la contribution des réseaux sociaux dans le processus de mobilité des actifs précaires. Le **chapitre 5** fait état de l'impact des situations imprévues sur la mobilité et enfin, dans le **chapitre 6** nous analysons l'articulation entre les facteurs de mobilité, les stratégies de mobilité et l'amélioration des conditions de vie.

PREMIERE PARTIE

PROBLEMATIQUE, CADRE D'ANALYSE ET METHODOLOGIE

CHAPITRE I

PROBLEMATIQUES ET OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

Introduction

Les sociétés occidentales sont à la recherche des performances accrues et font face à une hypermobilité à la fois physique et virtuelle, qui caractérise particulièrement les élites, et qui a produit une extraordinaire complexité de la mobilité avec des conséquences sociétales non négligeables. Ascher (2003) et Choay (1994) mentionnent que les individus peuvent à ce jour passer dans des champs sociaux distincts (*du local au global*). Cette mobilité accrue dans les villes du Nord met en évidence les enjeux liés à un ensemble de compétences préalables pour se déplacer dans les réseaux de transport. Ces compétences sont nécessaires, car l'usage des espaces urbains et celui des modes de déplacement se complexifient de plus en plus. Dans ce cadre, Kaufmann (2003) aborde la question de ***l'insertion sociale par connexité*** donnant lieu à une ***mobilité spatiale et virtuelle***. Aujourd'hui, dans les logements se produit un télescopage des sphères d'activités (*publiques et privées*), et pour faire face à la contrainte entre l'espace et le temps, un autre débat est survenu sur ***le télétravail***⁶ qui peut se faire à domicile, voire sur la route, dans des bureaux satellites ou des bureaux partagés. A cet effet, Le Breton (2005-b, p. 135), mentionne qu'un titre de transport même acquis gratuitement, ne sera d'aucune utilité à celui qui ne parvient pas à déchiffrer l'entre las des lignes de bus ou de métro, faute d'en comprendre et d'en maîtriser l'environnement technique des distributeurs automatiques, des annonces ou des effets sonores. Par ailleurs, les politiques adoptées restent favorables à une catégorie de personnes qui peuvent disposer de l'automobile et des compétences qui permettent d'avoir l'anticipation ou la projection de soi dans l'espace urbain (Le Breton, 2005-a).

En dehors de ces évolutions, le processus d'étalement urbain a lui aussi des effets sur la mobilité. Ce processus entraîne selon Pierre Veltz (1996), la fractalisation et la spécialisation du territoire, dont les effets génèrent selon Jean-Pierre Orfeuill (2004), des coûts excessifs sur

⁶ Par Marie-Claude Tremblay, dans le journal « Métro de Montréal » du 5 février 2009.

le budget des familles précaires. Dans ce contexte de la double fragmentation des territoires et du travail, les populations précaires restreignent leurs déplacements et leurs possibilités de choix des lieux d'approvisionnement, de scolarité des enfants, de travail ou de recherche d'emploi, alors qu'ils ont des impératifs de mobilité plus grands. Pour comprendre les enjeux liés à l'étalement urbain en rapport avec la mobilité, il est nécessaire de prendre en compte les vitalités démographiques, sources des poussées spatiales. A cet effet, nous pouvons considérer le fonctionnement de la ville selon l'image du volcan qui rejette en périphérie, des populations et des activités au fur et à mesure de son activation. Dans ce cadre, la ville-centre va donc se définir principalement par un noyau central marqué par plusieurs modes de transport (*marche, vélo, moto, automobile et transports collectifs*), et par ce noyau central qui est considéré comme lieu de mémoire et d'histoire collective. Vers la périphérie, nous retrouvons une zone suburbaine, où les discontinuités de la trame favorisent d'après Kaufmann(2006) la dépendance automobile. Il se dégage ainsi deux formes principales d'extension de villes, l'une est ***l'extension physique***, souvent objet d'initiatives privées, collectives ou individuelles, à la marge du noyau urbanisé. La deuxième forme est celle de ***l'extension planifiée*** ou reproduction du plan urbain du noyau central, sous forme de nouvelles villes de banlieues.

Toute extension vers la périphérie suite au processus de l'étalement, entraîne un facteur multiplicateur, en termes d'augmentation du nombre et du linéaire d'infrastructures à réaliser. Vieillard-Baron (1999) souligne que ces évolutions vont avoir comme conséquence, la réorganisation de la géographie des flux et des nouvelles centralités dans la périphérie, où vont se constituer des noyaux polycentriques des futures communes de banlieue. Dans le cadre des évolutions autour de la mobilité dans les villes du Sud, l'incapacité des pouvoirs publics à fournir une offre de transports publics adaptée est récurrente. Il reste évident selon Le Breton (2002) que les individus qui ne sont pas en mesure de se déplacer à la hauteur des exigences de la société contemporaine sont soumis à un risque croissant de précarisation et de marginalisation.

En considérant la question des enjeux sociaux et spatiaux liés à la mobilité domicile-travail, le cheminement type de la croissance des quartiers dits spontanés⁷ s'explique par la croissance démographique exponentielle dans la ville du Sud et qui est soutenue par l'exode rural (Demers, 1999). Ces métropoles souffrent ainsi de leur macrophalie. Plus que les pays développés, le Tiers-Monde connaît aujourd'hui les rythmes urbains les plus vifs, avant d'abriter demain les masses citadines les plus multiples (Burgel, 1993). Selon Roy (2004), les quartiers périphériques sont des entités en devenir, et Leaf (2008) considère que la notion de «périurbain» devrait être spécifique au processus d'extension des villes du Sud.

⁷ Selon Letniowska-Swat (2005), ce développement de l'habitat spontané tire sa force de l'insatisfaction des demandes en terrain à bâtir dans la ville lotie et le phénomène de périurbanisation a ainsi pour effet, de fixer durablement la population à l'extérieur du centre-ville.

« I first would like to start with a query as to the use of the term "periurban." It is curious to me how this word has come into use in recent years, particularly in the academic literature on what previously was referred to as "third world urbanization" or otherwise in reference to processes of urban change and growth in the erstwhile "developing countries" of the world today. With one exception, no definitions of the word were found in the various on-line dictionaries I consulted,⁸ (Leaf, 2008, p. 2) ».

Pour comprendre le processus d'étalement des villes du Sud, il est indispensable de saisir l'histoire du tissu urbain et celle des deux zones principales qui le composent : **le centre-ville** et **la zone suburbaine**, qui donnent à ces villes une démarcation claire et distincte. Ce processus d'extension des villes du Sud a accentué la pauvreté urbaine et la prolifération des bidonvilles vers la périphérie urbaine, donnant lieu à un étalement urbain non urbanisé et non structuré⁹. Selon Spiro Kostof (1991) le périurbain né des extensions urbaines, demeure souvent un espace flou à l'intérieur duquel règne une dynamique pas souvent maîtrisée par les pouvoirs publics, donnant lieu à un développement urbain que l'on qualifie aujourd'hui de spontané¹⁰. Les piétons se déplacent sur des sentiers improvisés entre des cases, pour accéder aux espaces aménagés.

Les rapports qui se sont instaurés aujourd'hui entre les quartiers centraux où le passé colonial est visible par la forte concentration des richesses urbaines et ceux périphériques sont selon le sociologue Ali Sangaré¹¹, des rapports de dépendance¹² ou d'urbanisation dépendante. Cette dynamique influe sur les fonctions urbaines, et la mobilité qui est souvent sous contrainte (Sakho, 2002). Selon Spiro Kostof, ces quartiers centraux sont le lieu privilégié des services et des affaires, et sont le pôle d'attraction et de génération des migrations pendulaires domicile-travail entre le centre et la périphérie.

Par ailleurs, l'articulation entre mobilité et emploi met en évidence la nécessité de prendre en compte la dimension structurelle en rapport avec l'aspect genre fait ressortir le fait que les hommes et les femmes ont des comportements différents en matière d'enchaînement de parcours. Dans ce cadre, McGuckin et Murakami (1999), ont argumenté que dans certaines circonstances, les célibataires (hommes ou femmes), sans enfant, peuvent avoir des habitudes

⁸ The exception is that of Wiktionary, an "wiki-based open content dictionary," which defined it as: "immediately adjoining an urban area; between the suburbs and the countryside."

⁹ Ce terme signifie selon Chantal Rondeau (2004), quartier qui peut être périphérique, ou central au périmètre urbain, il résulte d'une installation progressive sur les terres de culture d'un village ou d'un hameau intra-muros ou encore sur un vide urbain inutilisé ou accidenté.

¹⁰ Selon Kostof (1991), la ville spontanée est développée sans concepteur pour y élaborer un schéma directeur, mais avec le temps, la configuration du site et avec la vie quotidienne des populations, il en résulte une forme irrégulière, non géométrique voire naturelle ayant des incidences sur les rues hasardeusement tortueuses et courbes définies avec des espaces ouverts. Certains parlent d'une évolution non planifiée ou d'une croissance instinctive.

¹¹ Sociologue Chargé de recherche à l'INSS/CNRST de Ouagadougou au Burkina Faso

¹² Les différents quartiers périphériques sont étroitement dépendants en termes économiques, des quartiers centraux (centralisateurs des richesses urbaines).

similaires de déplacement. Par contre, l'enquête effectuée par Statistiques Canada en 2005 sur les déplacements des ménages montre que les hommes prédominent sur le plan du nombre des déplacements et de la distance parcourue. Selon Baldwin et Fagan (2007), les femmes ont des parcours qui comportent plusieurs étapes de déplacements *le matin* : école, garderie, point de vente au détail après avoir quitté le domicile à l'heure de pointe du matin et *le soir* : centre commercial, banque, affaires personnelles après travail.

Dans les villes du Sud, la recherche d'autonomie des populations pour accéder à leurs lieux d'emplois est l'enjeu prédominant. A cela s'ajoute la question des secteurs d'activités et dans ce cadre, il se dégage l'importance du secteur informel qui se rapporte à l'origine et au développement économique et social des différentes villes du Sud. La difficulté de trouver un emploi à l'intérieur des quartiers périphériques entraîne les populations qui y vivent vers de grandes pendularités de déplacements pour accéder aux emplois localisés dans les quartiers centraux et dans d'autres quartiers éloignés des zones d'habitation. L'acquisition d'un moyen de déplacement devient un impératif pour ces populations précaires.

Dans ce chapitre nous abordons dans la section 1.1, la question de l'effet de l'éloignement des emplois sur la mobilité des actifs, puis dans la section 1.2, il s'agit des transports collectifs et du secteur informel. La question des stratégies des acteurs face à la mobilité est abordée dans la section 1.3. Pour comprendre la problématique de la ville de Ouagadougou, nous présentons le contexte général des villes africaines dans la section 1.4 et dans la section 1.5, il s'agit des enjeux de mobilité dans la ville de Ouagadougou. Nous terminons ce chapitre par notre question générale de recherche que nous développons dans la section 1.6.

1.1 L'EFFET DE L'ÉLOIGNEMENT DES EMPLOIS SUR LA MOBILITÉ DES ACTIFS

Quand les emplois demeurent localisés dans les quartiers centraux, alors que les bassins résidentiels sont situés dans les quartiers périphériques, cela rend plus complexe le modèle pendulaire des déplacements et en fait un modèle polycentrique, qui développe selon Kaufmann (2006) de nouveaux styles de vie en fonction des amplitudes des déplacements quotidiens à effectuer par ces actifs impliqués dans cette forme de mobilité.

L'effet de l'éloignement des emplois sur la mobilité des actifs est abordé sous l'angle de l'éloignement des emplois en lien avec la mobilité dans la sous-section 1.1.1 et sous l'angle des enjeux sociaux et environnementaux dans la sous-section 1.1.2.

1.1.1 Les facteurs culturels face aux déplacements domicile-travail

Le fait de considérer la « mobilité » comme un « capital socioculturel », ou comme un atout essentiel, pour accéder à une bonne carrière, requiert de considérer **les facteurs culturels** et leurs effets dans la mobilité socio-spatiale. Julie-Anne Boudreau (2008), parle de valeurs ethnoculturelles, qui sont en réalité des facteurs discriminants parmi tant d'autres, car la mobilité exige d'avoir des compétences qui permettent de pouvoir anticiper ou d'avoir une capacité de projection de soi dans l'espace urbain. Le Breton (2005-a) considère que ces compétences sont aussi bien nécessaires pour décoder l'espace urbain, mais aussi pour s'orienter vers les meilleurs emplois. En effet, pour être mobile il faut savoir faire beaucoup de choses : parler le langage urbain (*décoder la sémiologie urbaine à travers les panneaux d'affichage, la signalétique directionnelle et l'adressage des rues*); être capable de s'orienter dans l'espace urbain, avoir un permis de conduire et même savoir comment acheter un billet de métro ou de train dans des distributeurs automatiques; il faut savoir par ailleurs se comporter dans un autobus, ou encore savoir gérer ses peurs, ses émotions, etc. Ce qui précède montre que les pratiques de déplacement deviennent socialement pertinentes et voire formatives. C'est pourquoi, **être mobile devient en soi un capital socioculturel** presque essentiel pour une bonne carrière parce que, aussi bien la mobilité que les compétences à développer deviennent selon Levy (2000) des ressources de plus en plus décisives.

Dans l'analyse faite par Julie-Anne Boudreau, ces compétences sont acquises à plusieurs niveaux (*individuels, en famille, sur les bancs de l'école, à travers le langage de la rue*). Jouffe (2007) complète en mentionnant que ces compétences peuvent s'acquérir sous l'influence de l'expérience personnelle : soit à travers la pratique de mobilité, soit à travers les événements singuliers, ou par l'influence culturelle du milieu et se traduisent par la capitalisation de l'expérience individuelle, du savoir et même de l'ouverture d'esprit, dont la possession fait désormais partie du capital des individus.

Simone Abdoumalik (2005) met en évidence à partir d'une étude sur les jeunes de Douala au Cameroun qu'il est important pour ces derniers de démontrer leur capacité à naviguer et leur disponibilité à s'engager dans diverses activités, de faire partie de plusieurs histoires, jeux, transactions. Circuler, ce n'est pas que traverser des espaces, c'est également déployer des tactiques multiples et surmonter des obstacles. Par ailleurs, Tarrius (1995, p. 141) considère que la mobilité spatiale exprime bien plus qu'un usage technique des espaces, mais surtout des hiérarchies sociales, des reconnaissances identitaires qui confèrent statut, donc force et pouvoirs

1.1.2 Les enjeux sociaux et environnementaux liés à l'évolution de la mobilité

Les enjeux sociaux en rapport avec l'évolution de la mobilité sont étroitement liés aux différentes sphères d'activités, que Kaufmann (2003) a définies dans le tableau 1.1 ci-dessous. Chacune des sphères d'activités ci-dessus, reste associée à quelques facteurs parmi lesquels : le type de mobilité, le cycle de la vie (*activités pour les retraités par exemple*) et la localisation résidentielle. Ces facteurs font que les pratiques de déplacement deviennent en fin de compte socialement discriminantes, notamment en ce sens qu'elles donnent des privilèges à ceux qui peuvent se déplacer le plus rapidement et le plus loin possible.

Tableau 1.1 Sphères des activités quotidiennes

Typologie des activités de la vie quotidienne		
Temporalités/Activités	Activité rémunérée	Activité non rémunérée
Temps contraint	Sphère du travail	Sphère domestique
Temps libre	Sphère de l'engagement	Sphère du temps libre

Source : (Kaufmann, 2003)

Pour cette raison Le Breton (2004-b : 53) considère que la mobilité est une ressource de plus en plus décisive, dont la possession fait désormais partie du capital des individus, et les groupes dont l'aptitude à la mobilité est la plus faible, courent le risque de l'isolement et de la marginalisation, c'est le cas des femmes isolées avec enfants, des personnes issues de l'immigration, des hommes au faible niveau de qualification et des jeunes. Levy (2000) fait ressortir le fait que les enjeux sociaux en rapport avec l'évolution de la mobilité sont aussi liés à la croissance des budgets de mobilité.

Il ressort par ailleurs dans les villes du Sud, **la question de durabilité des systèmes de transport**, où les facteurs de durabilité¹³ sont supposés favoriser un développement technique économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable (figure ci-dessous). Cependant, l'accentuation quasi généralisée de la pauvreté entraîne des effets qui touchent directement les classes moyennes et les plus pauvres. A ce débat se greffe également **la question environnementale** en rapport avec les changements climatiques qui affectent considérablement les populations du Sud. D'après une étude¹⁴ publiée par « l'International Institute for Environment and Economic Development (IIED, 2007) », qui est un organisme britannique à but non lucratif, il ressort que les changements climatiques constituent de nos jours un des défis majeurs pour l'Humanité. Les pays du monde entier se sont entendus pour réduire les émissions de gaz à effets de serre (GES) qui sont les destructeurs de la couche d'ozone et par ricochet à l'origine des changements climatiques. Les effets induits par ces changements climatiques sont visibles à travers les perturbations environnementales et la

¹³Ce concept a été popularisé en 1987, lors de la publication du rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Commission Brundtland) intitulé *Notre avenir à tous*.

¹⁴(<http://eau.sagepub.com/cgi/content/abstract>) publiée en 2007

non-maîtrise de la pluviométrie dans plusieurs villes du Sud, ce qui entraîne des catastrophes naturelles dans ces villes.

Les populations des pays en voie de développement (PVD) sont les plus touchées face à ces phénomènes liés aux changements climatiques, alors qu'elles contribuent très peu aux émissions de GES à l'échelle mondiale. A titre d'exemple, selon les experts¹⁵ du groupe français SOGREAH-Laboratoire DEFT, l'érosion du littoral le long du continent africain et des inondations qui ont eu lieu à Ouagadougou au Burkina Faso le 1^{er} septembre 2009, occasionnant des déplacements importants des populations précaires, fragilisées par la perte de tout ce qu'elles possédaient comme biens. Ces différentes facettes mettent en évidence les enjeux de la mobilité et la pénibilité occasionnée par les changements climatiques dans les villes du Sud.

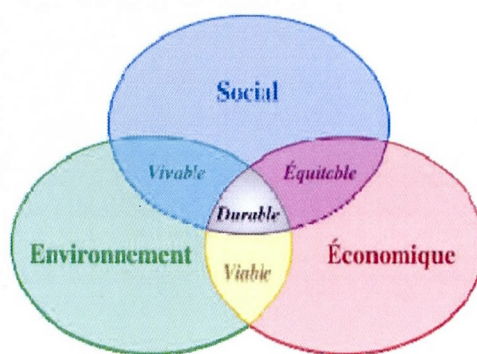


Figure 1.1 Facteurs de durabilité (tirée du rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Commission Bruntland intitulé « Notre avenir à tous »).

1.2 LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LE SECTEUR INFORMEL

Roy (2005) considère que l'expansion métropolitaine est conduite par l'urbanisation informelle, et à cet effet, l'informalité ne doit pas être comprise comme un état de régulation, mais plutôt comme un état en soi que les populations précaires permettent selon Ward (1992) et R. Cervero (2000) de rendre plus actif. Le secteur informel couvre largement le secteur des transports publics au Sud et demeure selon Ward et Cervero un secteur en transition jusqu'à ce qu'il soit organisé par la puissance publique, car il s'agit en effet d'une économie souterraine. Cela nous laisse comprendre d'après les analyses de Modarres (2003) et Blomley (2004) que derrière l'informalité dans le secteur des transports au Sud, il y a des formes d'organisation pas souvent apparentes et que tout n'y est pas chaotique. La typologie des moyens de transport utilisés comme taxi collectif varie selon les villes. Nous retrouvons en

¹⁵<http://www.irinnews.org/fr/reportfrench>

général : des *minibus* (9 à 15 places), des *minibus* (16 à 25 places), les *microbus* (25 à 49 places) ou la moto utilisée comme taxi-moto. Il y a également des pratiques de transport public non motorisé (*calèches* et *charrettes*) qui sont rares dans les villes africaines, mais sont plutôt perceptibles dans les villes asiatiques.

D'après les analyses faites par Godard (1999) la question cruciale des transports collectifs au Sud, n'a été intégrée que tardivement dans les politiques de développement de l'Afrique subsaharienne, lors du colloque de Florence en Italie en octobre 1997, puis consolidé lors du séminaire de Nairobi en 1999. Dans les débats, il ressort **la nécessité d'avoir un système de transport équitable**¹⁶. C'est ainsi que la Banque mondiale s'est fixée comme axe d'action, la réforme des entreprises de transport collectif, en fixant des conditionnalités des projets de Transport, avec leur transformation sous un statut d'entreprises privées, pour satisfaire au mot d'ordre de privatisation des entreprises publiques. Cette destruction des entreprises publiques existantes a bien eu lieu selon Godard (2002-b), dans plusieurs villes du Sud comme Yaoundé, Douala, Dakar et Ouagadougou, mais sans la reconstruction d'entreprises durables pouvant prendre le relai.

Face à cette situation, Serge Dassonville (1994) mentionne que certaines agglomérations ont mis en place des concessions de type franchise ou (*Build Operate and transfer* (BOT)), dont les délais d'amortissement sont considérés très longs pour les économies du Sud, d'où le recours inavoué au secteur artisanal ou informel, fortement encouragé par les théories libérales. Ce secteur demeure cependant en difficulté selon Anne-Marie Wioland et Maïdadi Sahabana (2009), pour des raisons telles que : les véhicules vétustes importés d'Europe¹⁷ et les voiries détériorées, du fait qu'en périphérie, les pistes ou les chemins de terre, qui constituent les principales voies d'accès aux quartiers enclavés, sont souvent très escarpés. Les transports urbains sont demeurés de ce fait, un secteur instable et un système qui ne porte pas son nom du fait de son caractère désagréé.

Par ailleurs, ce secteur informel est resté fortement atomisé par le fait que le mode de gestion ne repose pas sur des règles écrites, à tel point qu'il n'existe aucun contrat écrit entre acteurs. Par conséquent, il n'y a pas de contrat entre le propriétaire d'un réseau de taxis et les différents chauffeurs qu'il a engagés, et pas de contrat non plus entre le chauffeur et l'apprenti avec qui il travaille ; tout se fait oralement selon Diouf (2002), sur la base d'une confiance mutuelle en respectant une hiérarchie bien établie : propriétaire, chauffeur¹⁸, apprenti¹⁹,

¹⁶ Accessible à l'ensemble de la population et donnant une chance aux plus démunis de sortir du cercle de la précarité, dont souffre une grande partie de la population.

¹⁷ Dans le jargon de la profession, ces véhicules sont dits « congelés », c'est-à-dire qu'on les a « mis au frais », les transportant par bateau depuis l'Europe.

¹⁸ Le chauffeur est recruté par le propriétaire moyennant un salaire mensuel, un salaire au prorata de la recette journalière ou salaire journalier avec un montant fixe journalier selon la capacité du véhicule. Le chauffeur ne bénéficie d'aucune protection sociale.

¹⁹ L'apprenti peut être recruté par le chauffeur, il a la charge de la perception des recettes à bord du véhicule, et

coxeur²⁰. L'organisation du transport artisanal a poussé certains états à mettre en place une Autorité Organisatrice des transports urbains (*cas du CETUD créé à Dakar en 1997*).

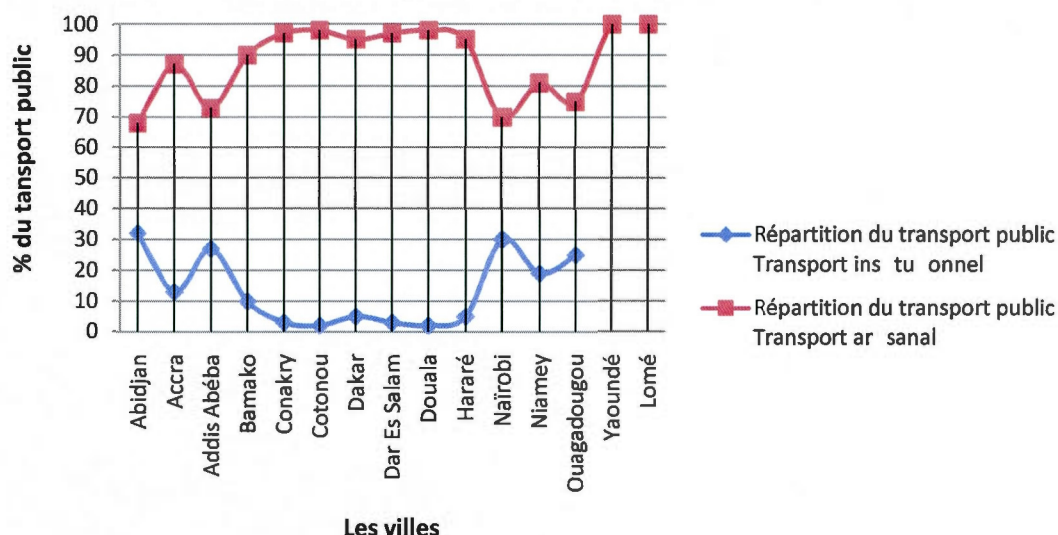


Figure 1.2 Répartition du transport public dans les grandes villes de l'Afrique subsaharienne, source : Godard Xavier (2005)

L'importance du secteur informel dans les villes du Sud est remarquable selon André Komenan (1995) en tant que générateur de plus de 80% de la force de travail en zones urbaines et par son rôle de régulateur des migrations rurales et du système social. Paul Bodson et Paul-Martel Roy (1995), mentionnent que ce secteur dit informel ou secteur non structuré, est considéré aujourd'hui comme une planche de salut à laquelle s'accrochent la majorité des pays en développement en difficulté ou en détresse. Les autorités locales et internationales ont progressivement pris conscience depuis que cette notion fut émise pour la première fois, lors d'une mission du Bureau international du travail (BIT), au Kenya en 1972, de l'énorme potentiel de cette économie dite spontanée ou populaire, qui semble défier toutes les règles de jeu. Dans le cadre d'une autre enquête menée en Afrique de l'Ouest par le BIT devenu l'Organisation internationale du travail (OIT), ce terme « informel » a encore été présenté par Hart Keith en 1973.

Ce secteur dit informel²¹ recouvre l'ensemble hétérogène des activités qui ne relèvent pas de la légalité et qui échappent pour la plupart selon Demers (1999, P. 32-33) à la fiscalité,

reçoit un salaire journalier. Compte tenu du fait qu'il est le détenteur de l'argent, il devient le véritable maître du jeu et c'est pourquoi, le propriétaire cherche de plus en plus à avoir une mainmise sur l'apprenti et procéder directement à son recrutement. Cette démarche renforce la position de l'apprenti et marque son indépendance vis-à-vis du conducteur en l'affranchissant de son autorité.

²⁰Le coxeur est basé généralement dans les gares routières où il est chargé d'organiser le chargement des véhicules en fonction de leur ordre d'entrée en gare et de leur destination, puis établit l'ordonnancement des départs. Il perçoit une commission entre 100 et 200 Francs CFA au départ de chaque véhicule.

à l'encadrement légal et qui correspondent à une économie souterraine ou « au noir ». Chantal Rondeau (1995) a elle aussi présenté plusieurs formulations définissent les activités du secteur informel²². Par ailleurs, Demers (1999, p. 32-33) met en évidence les interrelations entre les entreprises du secteur formel avec celles du secteur informel alors que Françoise Navez-Bouchanine et Francine Dansereau (1995), mentionnent que le secteur informel constitue une voie d'intégration urbaine pour une grande partie des populations précaires dont les activités évoluent autour du secteur de l'habitat. Par ailleurs, Catherine Cocquery-Vidrovitch (1993) interprète les mentalités et attitudes de la culture de l'informel comme résultantes d'un rapport de dépendance systématique d'origine économique.

Parmi les évolutions qui se dégagent par rapport à l'évolution du secteur informel au Sud, la plus marquante réside sans doute dans l'émergence progressive de la question de l'organisation des transports collectifs où le secteur informel a pris de l'ampleur en ayant des implications sur les différentes formes de mobilité. Cette question s'est donc progressivement déplacée selon Sukla et Stark (1990) d'une vision dichotomique (*formel et informel*) des systèmes de transports, où l'on opposait le transport informel et le transport moderne à base d'entreprises d'autobus, à une vision plus intégrée où se pose la question de la coordination et des modalités d'intégration des multiples formes de transport collectif en milieu urbain. A cet égard, Mandon-Adolehoume (1994) présente le secteur des transports composé d'unités artisanales, comme étant un secteur dont la masse salariale est considérable pour subvenir aux besoins des populations. Cette masse salariale est distribuée mensuellement pour environ 4000 emplois pour la seule ville d'Abidjan en Côte d'Ivoire, ce qui lui confère une place non négligeable dans l'économie de la ville. A ces emplois directs créés par le secteur artisanal, le système génère aussi des emplois indirects tels que les garagistes, les parkings privés, les réparateurs et les vendeurs de pièces détachées qui fonctionnent pour la majorité dans le secteur informel.

En parlant des enjeux sociaux et des emplois informels, Jean Fabien Steck (2007) amorce la réflexion sur le lien entre les usages de la rue et ses fonctions en rapport avec les activités marchandes de rue qui sont dans l'informel pour la plupart et qui viennent obstruer la fonction circulatoire, alors que cette même fonction est nécessaire pour l'évacuation des

²¹ On a aussi qualifié cette économie de « non structurée » selon le BIT (1977) ; « transitionnelle » selon (Bugnicourt, Jacques, 1973) ; « duale » selon (Hugon, Philippe, 1985) ; « non conventionnelle » selon (Drakakis-Smith, David, 1981) ; « non officiel » selon (Archambault, Edith et Xavier Greffe, 1988) ; des travaux monographiques et théoriques de (Turnham, David, Bernard Salome et A. Schwarz, 1990) ; Nouvelles approches du secteur informel par l'OCDE à Paris commentées par Danesh, A. B. (1991) ; *The informal Economy, a Research guide*. New York dans Garland Publishing.

²² Le secteur informel est caractérisé par : un secteur non restructuré, travail individuel ou familial sans salaire, activités non marchandes à l'exemple des tâches ménagères, absence de statut juridique, les actifs ne reçoivent pas le salaire minimum et ne sont affiliés à une Caisse de sécurité sociale. Les caractéristiques générales de l'informel répondent davantage à l'informel féminin. Les études faites par les Nations Unies (1989), montrent que les femmes gagnent moins que les hommes dans l'informel et pourtant plusieurs d'entre elles sont des chefs de famille, peu scolarisées et fortement limitées dans leurs choix d'emplois.

produits de ces petits commerces. La rue devient une ressource pour l'informel. Il y a donc un paradoxe dans l'occupation spontanée des abords de rues. Une relation entre *les activités du secteur informel* et *l'accessibilité* reste à développer. Pourtant malgré leur faible mobilité, plusieurs actifs précaires s'orientent vers le secteur informel pour assurer leur survie avec des emplois peu rémunérés, dont la forte concentration conduit souvent à l'hypertrophie de la main-d'œuvre, où à une pléthore de petits emplois mal payés. Cette dynamique ne fait qu'empirer la spirale de la pauvreté dans ces villes du Sud où le secteur informel peut pourtant générer une économie d'un type nouveau, c'est pourquoi il est désormais impensable d'aborder la question de l'emploi et du développement dans les villes du Sud sans faire référence au secteur informel, dont les caractéristiques²³ et les lieux d'implantation²⁴ ont été définis par Fields (1990).

On peut distinguer deux types de pauvreté : celle qui dans certaines sociétés, ne frappe qu'une minorité et celle qui, dans d'autres sociétés, frappe tout le monde, à l'exception d'une minorité.

John Kenneth Galbraith, 1980.

Isabelle Hentic et Paul Bodson (1995) considèrent que cette citation est évocatrice de l'impératif à rechercher le rapprochement entre pauvreté et informalité de l'emploi, car selon eux, la satisfaction des besoins fondamentaux peut contribuer à réduire la pauvreté et à développer les ressources humaines, mais les stratégies peuvent varier d'un pays à l'autre. Pour cela, la seule manière d'éliminer de façon durable la pauvreté absolue et de garantir la survie des populations précaires est d'augmenter la productivité des pauvres.

1.3 STRATÉGIES DES ACTEURS FACE À LA MOBILITÉ

Jouffe (2007) mentionne l'importance pour les populations à savoir prendre les risques et d'avoir des aptitudes qui les poussent à la recherche d'autonomie, c'est ainsi que se pose la question des stratégies à adopter par ces populations, pour accéder à la richesse urbaine. Dans ce cadre, Henri Bouquin (1998), fait ressortir la différence entre les décisions stratégiques de celles opérationnelles, et Anthony (1992, p. 485-496) ajoute le fait que, l'idée de stratégie recouvre une réalité complexe que Desreumaux (1993) et Mintzberg et al. (1998),

²³Les caractéristiques du secteur informel selon Fields : facilité d'accès aux activités ; recours aux ressources locales ; propriété familiale des entreprises ; échelle restreinte des opérations ; technique à forte intensité de main d'œuvre ; qualifications acquises en dehors du système scolaire officiel et marchés échappant à tous règlements et ouverts à la concurrence. Les activités de ce secteur informel sont en grande partie ignorées, rarement favorisées et parfois activement découragées par les pouvoirs publics.

²⁴Le lieu d'implantation des activités du secteur informel se distingue par des implantations à domicile ou dans un lieu fixe (construction permanente) ou mobile (construction temporaire), en dehors du bassin de résidence.

définissent dans leurs analyses comme étant l'ensemble des actions qui déterminent durablement le succès d'une organisation (*Actions*, et pas seulement *décisions*). L'idée de succès suppose que des buts ont été définis, mais cette idée reste relative (*succès, pour qui ?*). Une autre approche se dégage dans l'analyse des stratégies des acteurs faite par Bourdieu (1994), qui fait ressortir le fait que l'*habitus* constitue l'ensemble « des principes générateurs de pratiques distinctes et distinctives », et représente un moteur puissant de différenciation, qui va conduire à plusieurs approches stratégiques selon les pratiques et les moyens dont disposent les acteurs.

Dans le cadre de leur applicabilité, ces stratégies peuvent être mises en œuvre par les institutions, les associations ou les individus; c'est pourquoi Sperberg (1996) considère l'aspect normatif associé au rôle des acteurs ou d'une institution²⁵. En considérant les pratiques stratégiques des acteurs en milieu urbain, en lien avec la mobilité et l'accès aux emplois, il se dégage une diversité d'acteurs et d'approches stratégiques utilisées individuellement, collectivement ou à travers des réseaux sociaux. Les acteurs territoriaux participent directement ou indirectement aux stratégies de mobilité urbaine des actifs. La notion d'acteurs et d'agents sociaux ne se limite pas simplement à l'approche sociologique, mais renvoie selon Boudon (1995) à l'intervention des différents acteurs dans l'espace urbain. Il considère que ce qui rassemble les acteurs ou les agents sociaux, c'est avant tout, le fait que tous sont des personnes agissantes sur l'espace urbain. Ils poursuivent des buts avec une certaine rationalité de comportement pour les atteindre. Eu égard à ce qui précède, les organisations institutionnelles, dont les *services de l'urbanisme*, les *services des transports* ou de *l'aménagement du territoire* sont détentrices d'un capital symbolique développé autour d'une culture de leur métier et ces services interviennent dans le jeu de l'interaction sur le territoire.

La présente section est centrée sur les stratégies des acteurs face à leur mobilité, pour accéder aux lieux d'emploi. Les stratégies généralement identifiées dans les villes du Nord peuvent être les suivantes : *stratégies de rapprochement résidence-emploi* ; *stratégie de renforcement des moyens de déplacement au sein du ménage à travers l'augmentation de la capacité de mobilité (exemple : augmentation du nombre d'automobiles par ménage)* ; *covoiturage* ; *recours à l'intermodalité ou au cocktail transport* ; *recours aux réseaux sociaux d'entraide et recours aux emplois éloignés ou aux emplois de proximité*. Face aux différents enjeux en rapport avec l'opérationnalisation de ces stratégies dans les villes du Sud, il s'avère qu'elles ne peuvent pas toutes être mises en œuvre par les répondants de notre étude. Par ailleurs, il s'avère que certaines d'entre elles sont nécessairement construites et délibérées, et

²⁵ Une institution fait référence à un ensemble organisé de normes et de sanctions

d'autres sont émergentes par le fait qu'elles se découvrent en marchant, et leur établissement demande de dresser des plans qui guident toutes les actions futures. Il reste évident que ces plans vont évoluer dans le temps et dans l'espace, en se modifiant au gré des « occasions » qui se présentent. Pour Mintzberg, Ahlstrand et Lampel (1999), la ville est considérée comme étant un contenant délimité, pluri-utilitaire et plurifonctionnel, sans cesse en mutation spatio-temporelle à cet effet, la stratégie prend forme progressivement dans un flux continu d'actions qui sont organisées dans ce contenant, elles peuvent être individuelles ou collectives.

L'hypothèse que nous pouvons émettre en lien avec les stratégies nous vient de Françoise Navez-Bouchanine, et Francine Dansereau (1995) qui considèrent que : *« Le concept de stratégie dans le cadre résidentiel et familial renvoie de manière précise, à une façon de regarder les habitants d'une ville, non pas comme des agents passifs qui occupent des espaces qui sont alloués et qui subissent toutes situations sans réagir, mais plutôt comme des sujets actifs qui prennent des décisions et poursuivent un certain nombre d'objectifs en matière d'habitat et l'hypothèse est que, même dans les situations les plus défavorables et les plus contraignantes, diverses possibilités s'ouvrent à ces populations précaires, qui finalement optent à un moment donné l'une ou l'autre des solutions pour des raisons précises ».*

Si l'actif précaire joue au gré des circonstances, il le fait tout de même dans un cadre contraint et structuré. L'adoption d'une stratégie peut avoir un ancrage purement socio-économique ou hérité des schèmes socioculturels. L'actif précaire mobile reste donc selon Dansereau et Navez-Bouchanine (2002), un acteur social qui **« joue avec les circonstances »**. Eu égard à ce qui précède, il est utile de mentionner combien les stratégies sont mouvantes, et l'adoption de l'une ou l'autre d'entre elles dépendra des ressources disponibles, qui peuvent dépendre aussi des limites d'informations ou relationnelles dont on dispose et de l'accès à des soutiens dans les réseaux sociaux. Tous ces facteurs influencent les stratégies et traduisent l'ensemble des conditions qui circonscrivent le champ des possibilités qui peuvent être des supports dans la mobilité des actifs qui font face à une dynamique urbaine et qui manipulent des dispositifs techniques plus ou moins sophistiqués en fonction de leurs intentionnalités.

Si nous considérons la stratégie comme étant le choix entre diverses options fondé sur l'anticipation, dans ce cas la dimension temporelle de la stratégie est basée sur le point de vue de l'acteur lui-même comme le soulignent Bourdieu (1994) et Passeron (1995). Dans ce cas, les anticipations opératoires déterministes ou rationnelles peuvent être d'ordre adaptatif, cognitif et imaginaire pour chaque acteur. Cependant, Ghora-Gobin et Kirsbaum (2001) considèrent l'efficacité des emplois, liée à leur accessibilité et à leur répartition dans l'espace. Dans cette approche, la **stratégie d'accessibilité** désigne, le choix de mise en place d'un potentiel d'accès, ou potentiel de destinations accessibles, en tenant compte des activités

professionnelles à réaliser et des conditions de déplacements effectivement à la disposition de l'individu. L'objectif de la stratégie d'accessibilité est **la tactique de mobilité** qui correspond d'après Jouffe (2007, p. 181), à un choix de mobilité hors situation, par anticipation du déplacement concret, comme l'organisation de l'emploi du temps personnel, voire familial. L'objectif de la tactique est la réalisation d'un programme d'activités en fonction de l'approche modale à adopter.

En faisant la confrontation entre les débats évoqués au Nord par rapport à ceux menés au Sud, sur l'analyse des stratégies des acteurs, en lien avec la mobilité et l'accès à l'emploi, il ressort d'après Saelens (2008), que la question des déplacements pendulaires entre les quartiers centraux (*lieu de concentration des emplois et des richesses urbaines*) et ceux de la périphérie (*lieu de résidence des actifs précaires*), se pose de la même manière de part et d'autre, c'est-à-dire au Nord comme au Sud. Dans l'analyse faite par De Certeau, il considère **les stratégies et les tactiques comme un capital de mobilité**, et Levy (1999-b) voit plutôt la mobilité comme un capital social, ou comme un bien qui permet à l'individu de mieux déployer sa stratégie au sein de la société. Cette approche rejoint le concept de « **motilité** » développé par Kaufmann et Flamm (2002), assimilé également à un capital constitutif de la position sociale. Ce concept de motilité représente l'ensemble des conditions de la mobilité ou encore le potentiel de mobilité, qui se traduit par l'accessibilité face aux différents choix de mobilité. Le principal enjeu est d'améliorer la « motilité » ou le potentiel de mobilité des populations. Un individu sera potentiellement mobile selon les critères suivants : **son niveau d'accessibilité aux infrastructures et aux moyens de transport; sa capacité cognitive à saisir les opportunités que peuvent lui offrir les différentes formes de mobilité et son niveau de compétences requises pour bouger**. Cependant, les approches et la disponibilité des ressources font la différence. L'indicateur d'accessibilité à l'emploi s'inspire également des travaux de Prud'homme et Lee (1999) pour qui les variables qualitatives qui entrent dans la formation du périmètre d'accessibilité individuelle sont : appréhension et représentation de l'espace, apprentissage du déplacement, niveau d'information, etc...

Le corpus théorique que nous venons de présenter reste fortement centré sur les villes du Nord. Nous en faisons usage dans le cas des villes du Sud faute d'une littérature spécialisée abondante écrite par des auteurs du Sud en lien avec notre problématique. Notre analyse des stratégies des acteurs est développée d'abord dans la sous-section 1.3.1, dans laquelle nous présentons les stratégies orientées vers les espaces-temps-activités. Ensuite, nous abordons dans la sous-section 1.3.2 l'analyse des stratégies centrées sur les amplitudes de déplacements. La question de l'apport des réseaux sociaux dans les stratégies de mobilité est abordée dans la sous-section 1.3.3.

1.3.1 Analyse des stratégies orientées vers les espaces-temps-activités

Les déplacements centre-périphérie entraînent un coût exprimé en «*budgets transport*» et en «*temps de déplacement*». A cet effet, les ménages développent des stratégies leur permettant d'optimiser leur accessibilité aux ressources urbaines, tout en cherchant à réduire leurs contraintes de mobilité et leur budget transport [(Coutard, Dupuy et Fol, 2002) ; (Fol, 2005) ; (Motte, 2006)]. A titre d'exemple, un acteur peut privilégier la voiture plutôt que le bus, pour préserver les potentialités d'un déplacement anticipé selon son approche espace-temps-activités. L'usage de l'automobile produit en effet selon Lannoy et Ramadier (2007 : 106) des opportunités d'appropriation des équipements commerciaux d'entrée de ville et dans la périphérie. Cependant, le comportement d'aversion du risque lié à l'automobile peut pousser à souscrire un abonnement à un service d'autopartage. **Nous étudions ainsi les stratégies de mobilités comme une somme de choix.** Puisque chaque choix implique des ressources, cela nous permet d'étudier les différentes formes de comportements, en nous focalisant sur les ressources mobilisées.

Pour évaluer le vécu quotidien des populations, notre analyse est faite selon l'approche **espace-temps-activités**, proposée par Torsten Hågerstrand (1978-c) qui nous permet d'obtenir les parcours en fonction du type d'activité et du mode de déplacement. *Les trajectoires sont ensuite analysées en termes de : axes de mobilité, nombre de déplacements par jour, amplitude ou distance à parcourir, durée des trajets, et motivations dans le choix modal.* Il s'agit de comprendre les mécanismes et les stratégies qui affectent les itinéraires et les trajectoires de vie des populations. Pendant que certains actifs choisissent de se rapprocher du lieu d'emploi, d'autres choisissent l'option d'acheter deux ou trois véhicules pour la famille, dans le but de maximiser l'autonomie dans la mobilité des membres de la famille.

1.3.2 Analyse des stratégies centrées sur les amplitudes de déplacements

Face aux enjeux budgétaires, il est nécessaire de trouver des stratégies de mobilité à moindre coût. Pour les plus longues distances, il existe *la combinaison du vélo avec le train ou le métro*. Le vélo est en général gagnant sur la voiture pour des distances de **5-8km** et de **10km** sur les transports en commun du fait des correspondances et des temps d'attente. Par ailleurs, le vélo permet de circuler en toute circonstance, à une moyenne de 15 à 20 km/h, soit quatre à cinq fois plus vite qu'un piéton, et la consommation d'énergie y est moindre en comparaison avec la marche. Pour un parcours de 300m à 1.2 km, le vélo reste le moyen de déplacement le plus rapide avec un temps de trajet de 6 à 8 minutes, alors que le temps pour parcourir la même distance à pied prend environ 17 minutes. Par contre, pour parcourir de 1,2 à 2,5 km, un cycliste met de 8 à 12 minutes, alors qu'un piéton mettra entre 22 et 26 minutes.

Pour une distance comprise entre 2,5 à 8 km, la moto serait la plus rapide, mais, puisqu'absente du schéma, le vélo reste alors le véhicule le plus rapide. C'est ainsi que dans plusieurs villes du Nord, des programmes sont mis en place d'accès aux vélos libre service comme « *bixi* » nouvellement mis en place à Montréal.

Selon Florence Paulhiac et Vincent Kaufmann (2006), il ressort de cela que le vélo est mince et souple et peut se glisser parmi les voitures arrêtées à un feu tricolore, **il reste donc le mode de déplacement de porte-à-porte le plus rapide en ville**²⁶. C'est ainsi que se sont développées des firmes de courrier express à vélo, seule garantie de *just-in-time*, pour les petits colis urgents dans les zones surencombrées. Pour parcourir plus de 8 km, la voiture reste le moyen de déplacement le plus rapide. Cette étude a donné les résultats mentionnés dans la figure 1.3 ci-dessous.

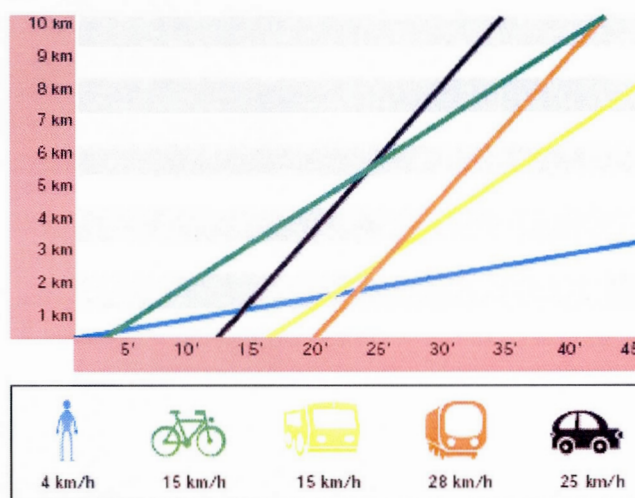


Figure 1.3 Evolution de la mobilité selon les modes de déplacement
(Source : rédigé par Le Cyclo le 11 mars 2009)

Parmi les différentes stratégies de mobilité adoptées par les actifs précaires en rapport avec les amplitudes de déplacement, nous avons les stratégies développées par les actifs dans l'accès aux emplois lointains et celles qui consistent à se focaliser dans l'accès aux emplois de proximité.

✦ Stratégies des actifs dans l'accès aux emplois lointains

Dans les villes du Sud, le besoin de mobilité pousse les populations précaires selon Harzo (1998) à adopter des comportements spécifiques pour faire face au décalage entre l'offre et la demande de transport collectif. Ce décalage est causé par la faiblesse des pouvoirs

²⁶L'Intermodalité : [Enquête auprès des usagers du TEC de l'utilisation conjointe du vélo pliable et du bus] Réalisation d'un test pendant huit mois de l'utilisation d'un vélo pliable par des abonnés du TEC, suivi et analyse. En sous-traitance avec Consider-Group SA. (2008-2009)

publics à combiner les notions d'espace, de distance, de capacités de déplacement et du temps de déplacement, pour améliorer l'autonomie des populations et répondre à leurs besoins primaires. Pour aborder la question des déplacements sur de longues distances, Barrett (1994) souligne que pour accéder aux emplois éloignés, situés dans les quartiers centraux, avec une pendularité importante entre le domicile et le lieu travail, les actifs précaires adoptent des stratégies d'intermodalité, combinant la marche avec les transports collectifs, en vue d'une réduction des coûts de transports et d'une amélioration des conditions de mobilité, d'autres actifs combinent *le vélo avec les taxis*. Selon Sylvie Jaglin (1992), les transports en commun sont utilisés quand ils sont disponibles (*bus, métro, tramway*). Cependant, plusieurs actifs se limitent simplement à une approche mono modale dans leurs déplacements, pour accéder aux emplois éloignés, en faisant usage seulement soit de la marche, du vélo ou de la moto.

Le problème de base et l'absence de lieux d'emplois à proximité des lieux d'habitation. Dans la mise en place des stratégies d'accès aux emplois éloignés, les actifs prennent en compte les facteurs tels que : la localisation du bassin résidentiel et les sphères d'activités quotidiennes des membres du ménage.

✦ Stratégies des actifs pour accéder aux emplois de proximité

L'option d'une stratégie d'emploi de proximité peut s'orienter vers un rapprochement du lieu d'emploi afin de réduire la distance de mobilité domicile-travail. Cette stratégie est adoptée par plusieurs actifs qui habitent finalement proche de leur lieu de travail (*dans un rayon de moins de 5 km*). Ils restreignent ainsi leur mobilité dans les limites de leur quartier et vont privilégier les modes alternatifs de déplacement (*la marche et le vélo*) ou les transports collectifs, mais du même coup, ils vont réduire leur aire d'emploi. Le Breton (2005-a) les caractérise d'insularité. Il s'agit donc d'un débat de nature sociale et économique. Il y a prolifération de microterritoires dits précaires, constitués dans l'espace urbain par les populations dont la mobilité est réduite, et à l'intérieur desquels ceux-ci évoluent dans diverses sphères d'activités professionnelles. Cette prolifération de microterritoires est causée par la recherche de plus d'autonomie et par les limites financières en lien avec le budget de transport.

Le revenu acquis par certains actifs peut servir d'appoint pour démarrer une activité individuelle en utilisant le lieu d'habitation comme lieu d'activités professionnelles. Dans cette situation, il apparaît une non-étanchéité entre lieu de résidence et lieu de travail sur le plan physique (*habitat comme atelier, entrepôt, lieu de commerce, etc...*). L'habitation devient dans ce contexte, une réalité fluide ou mouvante et ce mode d'usage de l'habitation vient en effet réduire les mobilités domicile-travail, d'où l'importance des facteurs de localisation en rapport avec les systèmes de mobilités. La personne qui exerce ses activités à domicile a une meilleure autonomie que celui qui effectue des déplacements aux longs cours. Le fait d'avoir

une population à très faible revenu (*dont plusieurs vivent avec en moyenne 1\$/jour*), constitue effectivement un enjeu majeur dans le développement des stratégies de mobilité de proximité.

1.3.3 Intervention des réseaux sociaux dans les stratégies des actifs

Les réseaux sociaux sont des systèmes de liens qui permettent à des acteurs de s'inscrire dans une dynamique sociospatiale de relations avec d'autres acteurs, représentant des personnes ou des organismes, et dans des processus sociaux de relations plus diffus aux institutions. Ce sont des lieux d'investissement dans les relations sociales à significations multiples. Ils permettent la connexion de ressources matérielles, financières, humaines, informationnelles, dans la réalisation de buts communs. En considérant ce qui précède, selon Remy et Voye (1992) *c'est en effet la famille qui fournit l'aide la plus constante et la plus régulière, elle est là aussi pour débusquer les opportunités d'emploi pour un parent qui est sans emploi. Elle est également présente quand il s'agit de concrétiser les projets importants.*

Parmi ces réseaux sociaux d'entraide, Catherine Reginensi (2002) souligne l'importance des réseaux de famille, d'amis et de voisinage qui constituent la principale ressource pour certains actifs, à partir de laquelle ils peuvent développer leur stratégie de mobilité. Ce réseau peut constituer un apport à la mobilité par exemple à travers la mutualisation de la voiture, de la moto ou du vélo pour accéder au lieu d'emploi, mais par conséquent cette démarche impose selon Le Breton (2005-a), une mobilité collective donc dépendante. Le Breton souligne le fait que la famille fournit l'aide la plus constante et la plus régulière à cause de la forte densité relationnelle au sein des ménages. La notion de « liens forts » et « liens faibles » est évoquée par Granovetter (1973) dans son article dans lequel, il catégorise les liens interpersonnels en fonction de leur force, établie d'après quatre critères a) la durée de relations ; b) l'intensité émotionnelle ; c) l'intimité et d) les services réciproques que se rendent les partenaires du réseau. On pourrait aussi ajouter la multiplicité de la liaison, c'est-à-dire la pluralité des contenus de l'échange.

Granovetter mentionne que la forte concentration d'énergie sociale dans des réseaux refermés sur eux-mêmes, sans liens entre eux, empêche les individus de jouir des avantages des liens faibles comme l'ont souligné Henning et Lieberg. Pour Granovetter, cela contribue à reproduire la pauvreté.

En parlant des réseaux sociaux de famille, Morin et Gingras (1995) mentionnent le concept de « ménage » qui varie selon les pays et est défini au Nord comme l'ensemble des personnes qui occupent un même logement, alors qu'au Sud. Ce concept se traduit par l'unité d'habitation ou l'unité familiale et regroupe beaucoup plus de personnes que dans le contexte du Nord, d'où le lien étroit entre ménage et famille dans le cadre des villes du Sud. Pour

survivre, les individus et les ménages sont appelés à valoriser leurs microterritoires et en font des entités spatiales de développement. Les réseaux de famille, d'amis et de voisinage peuvent être une ressource pertinente pour l'action collective et peuvent permettre la constitution d'une représentation collective. Henning et Lieberg (1996) soulignent qu'il est important de s'ouvrir pour élargir la chaîne de relations, lesquelles comportent des « liens faibles », moins durables, mais plus flexibles. En dehors des réseaux familiaux, les débats au Sud tournent également autour de l'ancrage local des populations dans les quartiers périphériques, où se développent plusieurs réseaux de solidarité (Le Breton, 2005-a). Les ressources qu'on peut attendre de ces multiples réseaux sociaux de famille, d'amis et de voisinage, sont de nature suivante : assistance matérielle ou physique directe et financière. Il s'entremêle à l'intérieur de ces réseaux, des pratiques d'échange, et chacun doit pour ne pas essuyer de refus, savoir ce qu'il peut demander à chaque membre du réseau. Le voisinage occupe finalement une place capitale dans la constitution des ressources nécessaires aux stratégies de mobilité.

Après cette revue de littérature sur l'évolution de la question des mobilités urbaines à laquelle nous avons associé les enjeux sociaux et les stratégies des acteurs, il se dégage que la question des stratégies de mobilité n'a été que faiblement abordée en particulier pour les villes africaines. Pour cette raison, notre thèse met en exergue des particularités telles que la concentration des ressources et des équipements dans les quartiers centraux des villes du Sud, avec une forte concentration de la population dans les quartiers périphériques dont les taux sont supérieurs à 60 % de la population urbaine. Cette situation se traduit par une *forte centralisation des richesses urbaines, avec une faible densité humaine d'occupation spatiale au centre* et par une forte dépendance « centre-périphérie ». Dans cette approche, les populations sont confrontées à une pendularité importante des déplacements individualisés, une prédominance des modes de transports individuels actifs (moto, marche et vélo), une faiblesse notoire des transports collectifs. Ces espaces périurbains sont marqués de façon générale par des problèmes d'accès aux services urbains, au marché de l'emploi et aux revenus, qui constituent des enjeux sociaux considérables. Face à tous ces manquements, ces populations actives parviennent malgré tout à adopter des stratégies individuelles et collectives, pour accéder aux lieux d'emplois pour leur survie. Dans nos analyses, nous recherchons « *la manière dont les stratégies adoptées permettent l'amélioration des conditions de vie des ménages* ».

La pertinence sociale de notre thèse consiste à mettre en évidence des outils applicables dans le cadre des politiques publiques de planification des systèmes de transports dans les villes du Sud et particulièrement à Ouagadougou. La pertinence scientifique de notre travail est située à deux niveaux: il s'agit d'apporter notre contribution sur les débats concernant la mobilité des actifs précaires en mettant en valeur le rôle positif des modes actifs

de déplacements²⁷ (*marche et vélo*). Ces modes de déplacement sont plus adaptés pour répondre aux besoins des économies à faibles ressources, surtout dans le contexte économique et social des pays en développement, au lieu de favoriser les voitures et la construction des autoroutes. A cet objectif opérationnel s'ajoute un approfondissement des concepts en lien avec la mobilité de survie et les différents seuils de mobilité qui sont la survie, la subsistance, l'épargne et l'investissement. Cette conceptualisation constitue un enjeu scientifique également justifié par l'existence d'un corpus limité sur cette question. A la suite de nos analyses, nous allons voir si les débats spécifiques qui émergent au Sud à travers notre problématique et nos analyses peuvent faire avancer les connaissances au Nord. Nous posons l'hypothèse que oui.

Nous présentons dans les sections suivantes, notre zone d'étude qui est localisée à Ouagadougou au Burkina Faso ainsi que les enjeux en lien avec la mobilité dans cette ville

1.4 OUAGADOUGOU DANS LE CONTEXTE AFRICAIN

Merlin (1984) mentionne qu'un cadre de vie accessible à tous est constitué par une chaîne cohérente, sans obstacle, sans discontinuité et utilisable en toute sécurité. Cette chaîne traduit la réalité urbaine et comprend l'espace public, le cadre bâti et les systèmes de transports. **L'accessibilité** est ainsi considérée comme étant un indicateur de qualité décente du niveau de vie et traduit le degré de proximité par rapport aux différents pôles d'activités, et se mesure selon Landry (2006, p.8), par la distance et le temps moyen à parcourir pour accéder aux lieux d'activités. Pour faire face à l'accessibilité vers les ressources urbaines, plusieurs entreprises de transport ont été mises en place dans les villes du Sud, cependant, il ressort du constat fait par Anne-Marie Wioland et Maïdadi Sahabana (2009), que plusieurs de ces entreprises publiques de transport urbain y ont fait faillite entre 1980 et 1990. Ensuite dans la période allant de 1990 à 2008, les insatisfactions s'accroissent et face à cette crise institutionnelle, des théories libérales ont vu le jour dans la planification des systèmes de transport, sous l'impulsion du FMI. Il s'avère qu'à la base de ces théories, l'accent avait été mis sur la recherche de la rentabilité et de l'efficacité à court terme. Selon Pradeilles et al. (1991), le résultat s'est avéré par des conséquences négatives dans le secteur des transports. De son côté, après avoir lancé depuis 1986 son programme PST²⁸, la Banque mondiale va investir le secteur des transports urbains en Afrique au début des années 1990, alors qu'elle se

²⁷ La notion de modes actifs ou alternatifs est mentionnée dans le contexte des villes du Sud, où la marche et le vélo sont fortement adoptés face à l'insuffisance des modes collectifs de transport.

²⁸ Politique Sectorielle Transport urbain de la Banque Mondiale, qui fut longuement critiquée à cause de son penchant trop doctrinaire, voire dogmatique et prônant des solutions libérales peu réglementées, s'en remettant à la régulation du marché.

désintéressait de ce secteur auparavant, mais ne pourra apporter non plus les résultats attendus face aux disparités sociospatiales entre les quartiers centraux luxueux et ceux périphériques, précaires et vulnérables. A cet effet, les déplacements urbains des personnes actives les plus démunies invitent à s'interroger sur les moyens nécessaires dans l'amélioration de leurs conditions de mobilité (amélioration de l'offre de transport à faible coût et sur des distances plus longues, mais aussi par l'offre des équipements de proximité dans les quartiers concernés, pour réduire les distances de déplacements et la réhabilitation des réseaux de voiries urbaines, pour améliorer le confort des usagers).

Plusieurs analyses faites sur les transports collectifs dans les villes du Sud montrent une faible combinaison intermodale entre les réseaux existants pour accéder aux lieux d'activités dites principales (domicile-travail) et (domicile-étude), ou secondaires (achats, récréation, sport, visites, etc.). Xavier Godard et Claude Baehrel (2007), ont montré que les conditions de déplacement observées²⁹ dans les villes africaines, sont actuellement difficiles et coûteuses tant pour les usagers, que pour l'État. Pour pallier la défaillance de l'Etat et la faiblesse des transports collectifs actuels, **le secteur informel**³⁰ s'est affirmé pour répondre aux besoins des populations dont la solution de compensation est de recourir aux modes individuels comme la marche, le vélo et la moto.

En parcourant le continent africain du Nord au Sud, il ressort dans le cadre **des transports collectifs en Afrique du Nord** que la marche à pied est très répandue et l'usage du vélo est quasiment inexistant. Il n'y a pas véritablement de culture du vélo dans ces villes nord-africaines à l'exemple des villes algériennes, où la déréglementation et la libéralisation du marché de transport urbain ont été opérées dès 1988, donnant lieu à un foisonnement des opérateurs et une forte atomisation du secteur. Boubakour (1990) mentionne que la caractéristique essentielle est qu'il s'agit d'entreprises de type familial, qui souvent n'ont chacune qu'un bus de transport artisanal, marqué par une faible qualité de service concernant : la régularité, la ponctualité, la sécurité, le confort, le système d'informations, l'absence quasi totale d'aménagement et d'abribus, les mauvaises odeurs, la musique forte à l'intérieur du

²⁹ Etude menée sous la coordination du Partenariat pour le Développement Municipal (PDM) et du Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-saharienne (SITRASS) sur l'analyse des problèmes de mobilité urbaine dans les huit villes africaines suivantes : Bamako, Niamey, Douala, Conakry, Dakar, Ouagadougou, Lomé, Abidjan.

³⁰ Le secteur formel est structuré, mieux organisé, participe aux règles nationales qui régissent la fiscalité. Cependant, le secteur informel est caractérisé par : un secteur souterrain, non structuré, marqué par l'absence de statut juridique, les actifs ne reçoivent pas le salaire minimum et ne sont affiliés à aucune Caisse de sécurité sociale. Les caractéristiques générales de l'informel répondent également au caractère discriminatoire en termes de revenus et se traduisent par le fait que les femmes gagnent moins que les hommes dans l'informel parce qu'elles sont peu scolarisées, faiblement équipées et de ce fait elles souffrent d'hypo-mobilité, elles font face à la charge familiale et sont par conséquent fortement limitées dans leurs choix d'emplois et pourtant plusieurs d'entre elles sont des chefs de famille monoparentale. ce secteur dit informel, souvent considéré de souterrain, illégal ou submergé (car il n'entre pas dans les normes du système de production conformément à la législation en vigueur), devient le révélateur des carences du système de gouvernance et il devient aussi un lieu d'innovation de la part des populations précaires. La recherche de solution face aux enjeux de survie pousse à la créativité d'une multitude d'activités marginales.

véhicule et la surcharge. A cela s'ajoute les transporteurs qui utilisent des taxis clandestins, qui ont infiltré les quartiers qui jadis n'étaient pas exploités, et qui offrent un système de transport à la demande, meilleur marché qui fonctionne en continu de jour comme de nuit vers toutes destinations en urbain, interurbain voire même à l'international avec des départs vers la Tunisie ou la Libye. Dès 1990 à 2008 et par manque de subventions, ces entreprises commencèrent à connaître des problèmes financiers, et aujourd'hui, nous constatons un retour en force de l'Etat, dans un contexte d'aisance financière, pour lancer des grands projets d'investissements tels que le lancement d'une douzaine de projets de tramways dans les grandes villes de l'Afrique du Nord où l'Etat s'est impliqué fortement en tant qu'acteur/régulateur dans le secteur des transports.

En Afrique subsaharienne, nous constatons à **Bamako et à Lomé** une faible emprise de l'autorité publique des transports. Des syndicats de chauffeurs de taxi des « *biyéwohoum* » qui sont des voitures de 5 à 10 places assurent une régulation corporative de l'activité et ont finalement pris le contrôle de l'organisation de ce réseau de transport dans les différentes villes du Sud (Pradeilles et al, 1991). Le cas du **Nigéria** témoigne la faiblesse et l'échec du programme de transport de masse dans ce pays africain, riche en pétrole. Le chercheur nigérian Olukoju (2001) mentionne que, la plupart des villes du Sud qui ont plus de trois millions d'habitants, possèdent un réseau de transport de masse tel que le *chemin de fer ou la régie de transport de bus*, à l'exception de Lagos capitale du Nigéria, où le secteur privé assure donc 90% du marché du transport. Cependant, dans la ville de Harare au **Zimbabwe**, les transports collectifs sont passés de 26% en 1988 à 48% en 2000 et l'usage de transport non motorisé (marche et vélo), représente 47%. La bicyclette y a été finalement reconnue comme mode de transport pour accéder aux lieux d'emplois, et les distances moyennes parcourues par la population avoisinent les 10,5 km/jour. Ces évolutions ont été favorisées par le Conseil municipal de la ville de Harare, qui a décidé de créer un environnement favorable au trafic non motorisé, en offrant des infrastructures sécuritaires à la fois aux piétons et aux cyclistes. Le taxi-vélo a même été mis en place à Kampala, c'est un des rares cas de ce mode de transport, qui évolue rapidement vers le taxi-moto, dès que les moyens financiers le permettent aux propriétaires.

Malgré le soutien apporté par le Gouvernement et le groupe Renault véhicules industriels (RVI), qui était en même temps actionnaire et fournisseur de la SOTUC au **Cameroun** pour Douala et Yaoundé, pendant ce temps, le transport artisanal a été méprisé, pourchassé, et dans le meilleur des cas, toléré. Pourtant il se développait, répondant aux demandes, notamment celles des périphéries pauvres dans les zones peu accessibles, que les entreprises peu efficaces et incapables de s'adapter au contexte africain ne pouvaient satisfaire. A la fin des années 1980, la SOTUC représentait ainsi de l'ordre 20% du marché des transports publics à Douala, contre 80% pour le transport artisanal. La liquidation de la SOTUC

est intervenue en 1995. Douala n'a renoué avec les autobus de transport urbain qu'en 2000. Et la nouvelle entreprise, la SOCATUR, constituée d'actionnaires individuels locaux, n'a jamais pu véritablement s'imposer dans le paysage urbain.

Les minibus « *gbakas* » et les taxis collectifs « *woro-woro* » ont fait leur apparition en Côte d'Ivoire, dans la ville d'Abidjan, où le transport en commun était réalisé de manière artisanale avec des pinasses sur la lagune, et des fourgonnettes de marque Renault communément appelées « mille kilo » et quelques taxis complétaient l'offre de transport, pour répondre aux besoins de déplacement des populations. Depuis juillet 1964, l'état a confié à la SOTRA le monopole du transport public de toute la ville d'Abidjan. Malgré les opportunités qui ont été accordées à la SOTRA, cette entreprise était restée longtemps au stade de la gestion traditionnelle³¹, sans connaître des évolutions significatives du point de vue organisationnel. A ce jour, la SOTRA est en phase d'expérimenter le bus à propulsion gaz naturel dans son parc. En effet, le Gaz Naturel Véhicules (GNV) va contribuer au développement durable et participer à la diversification énergétique.

Dans le cas de **Dakar au Sénégal**, on assiste au déferlement sur le marché de multiples cars rapides et taxis clandestins alors que les « *durunis* » sont des mini-bus de 15 places à Bamako. C'est le cas de la Société des transports du Cap Vert (SOTRAC), implantée à Dakar depuis 1971, qui a du cessé ses activités en 1998, à cause d'une concurrence déloyale engagée face aux cars rapides, qui ont fini par entraîné la SOTRAC dans la spirale de la régression (Kane et Godard, 2001). L'autre exemple est celui de la ville de **Dar Es Salam en Tanzanie**, où le désengagement de l'Etat sur les systèmes de transports collectifs, s'est suivi d'un capitalisme vers le bas. L'entreprise publique (UDA) nationalisée en 1970 a connu des difficultés d'exploitation et une érosion sensible de ses parts de marché, à la suite d'une concurrence acharnée du secteur privé dominé par les *daladalas*³² et les taxis, qui sont finalement devenus le principal mode de transport collectif (Plat et Pochet, 2002). Dans ce contexte concurrentiel, le service rendu aux citoyens du Sud ne s'est pas forcément amélioré, il s'est effrité par la faible qualité des services, et par certaines subtilités des transporteurs, qui font usage du sectionnement³³ des trajets pour maximiser leurs gains. Ces différents exemples montrent la faiblesse institutionnelle dans le domaine des transports publics. Cette faiblesse des politiques locales des transports est visible parla désorganisation et la stagnation

³¹ La gestion traditionnelle est marquée par la manque d'innovation. Les connaissances sont fondées sur la routine : on apprend le métier tel que le pratiquaient les prédécesseurs, sans chercher à innover. Il faut renverser ces obstacles qui s'opposent à la croissance régulière de l'entreprise.

³² Les *daladalas* sont des pick-up réaménagés, sur lesquels ont été montées des carrosseries et des bancs pour le transport public de personnes dans la ville de Dar Es Salam en Tanzanie. Ce mode de transport est peu coûteux et accessibles aux plus démunis.

³³ Cela consiste à faire payer deux à trois fois l'utilisateur sur un même trajet, surtout en heure de grande demande de transport public. Ces situations grèvent considérablement les budgets-transports des populations fortement dépendantes des transports collectifs.

de l'activité qui ont fini par faire place selon Don Mello Ahoua (2009) à ***l'exploitation artisanale*** qui s'est imposée, composé de : *minibus cars rapides, taxis collectifs, taxi-motos, train urbain, modes à traction animale*, dont le parc s'est considérablement accru dans plusieurs villes du Sud où les gbakas et les taxis ville, communément appelés « woro-woro » sont utilisés. On espère voir ce secteur de transport sortir de son stade artisanal qui est présenté par Françoise Navez-Bouchanine (2002) et Godard (2002-b), comme étant peu réglementé, hors-norme, et où se développe une prolifération de petits emplois instables pour la survie des populations précaires.

Dans les villes du Sud, nous faisons face selon Plat et Pochet (2002) et Habitat (1995) à un processus régressif de libéralisation, avec faillite de l'intervention de l'État. Le contexte des villes du Brésil, montre que nous sommes plutôt face à une réglementation permissive, avec des contractualisations, alors qu'en Afrique, ayant perdu le contrôle de ce nouveau système de transport privé, les pouvoirs publics ont par compromis et de façon volontaire, fermé les yeux sur le non-respect de la réglementation, et se contentent selon Brasileiro (1994) et Mandon-Adolehoume (1994) de tolérer le secteur informel, mais sans aucune amélioration des réglementations. Les travaux du SITRASS (2000-a et 2001), mentionnent que malgré l'existence d'importantes externalités négatives associées à ce secteur informel telles que : congestion du trafic urbain, pollution atmosphérique et augmentation importante du niveau d'accidents de circulation, il y a cependant des effets induits positifs issus de ce système de transport artisanal, tels que l'assurance par ce secteur de multiples fonctions sociales et économiques non négligeables, à travers la création d'emplois directs (*chauffeurs, balanceurs, garagistes, propriétaires*), et indirects (*vendeurs de pièces détachées, réparateurs occasionnels,...*). Ce secteur informel couvre à ce jour : 60% du système de transport à Nairobi, 90% à Dar Es Salam, 25% à Abidjan, 68% à Dakar, 44% à Kinshasa, 90% à Lagos, 98 % à Bamako, 80% à Douala et Yaoundé et 95% à Brazzaville.

1.5 ENJEUX DE MOBILITÉ À OUAGADOUGOU

Parmi les travaux de recherche effectués sur Ouagadougou, Sylvie Jaglin (1991) a mis en évidence la gestion urbaine partagée dans les aires urbaines périphériques à Ouagadougou, alors que Cusset et Sirpe (1994) et ensuite Stanislas Bamas (1995) ont mis en évidence le rôle joué par la prédominance des modes actifs (*marche, et vélo*), et des deux roues moteurs (*motocyclistes*). Aucune de ces études n'est parvenue selon Rosales-Montano (1992) ; Le Breton (2005) et Godard (2002), à articuler les déplacements domicile-travail avec les modes actifs (*la marche ou le vélo*).

En nous appuyant sur l'avis de Godard (2002-b, p. 323-330), qui souligne que l'amplitude et la durée³⁴ de déplacement sont définies à partir du lieu d'origine au lieu de destination, et cette durée se décompose en plusieurs temps : dans le cas d'un déplacement monomodal, nous avons le temps passé à vélo ou à pied, du lieu d'habitation au lieu de destination. Dans notre cas, si le déplacement est effectué par intermodalité, la durée du déplacement est décomposée par mode et ensuite, déterminée par le temps mis jusqu'au lieu de rencontre d'un taxi/bus + temps d'attente du taxi/bus + temps du trajet en taxi/bus + temps parcouru à nouveau à vélo ou à pied, jusqu'au lieu de destination, la question est de savoir comment s'inscrivent ces différentes logiques de mobilité monomodales ou intermodale dans cet espace urbain de Ouagadougou ?

Selon Ali Sangare (2009), l'Afrique a connu des villes³⁵ de tout temps dont certaines ont joué un rôle international important comme : Ibadan, Le Caire, Lagos, Dakar, Koumassi et Tombouctou. C'est depuis la décennie 1950-1960 que le phénomène urbain s'est généralisé dans les pays d'Afrique noire. La colonisation a largement contribué à ce processus, avec l'établissement des comptoirs et des administrations coloniales. Pour faire la mise en contexte de la ville de Ouagadougou, nous présentons le Burkina Faso comme étant un pays très plat, ayant un climat tropical sahélien, et une superficie de 274 200km² pour 13 730 258 habitants, selon les résultats du dernier recensement général³⁶ de la population et de l'habitat (INSD, 2008). Environ 80% de cette population du pays vit en milieu rural avec pour principale ressource, l'agriculture et l'élevage. Dans sa situation géographique, le Burkina Faso n'a pas de débouché sur la mer et est entouré par : le Mali au Nord et à l'Ouest, le Niger au nord-est, au Sud-est par le Bénin et au Sud par le Togo, le Ghana et la Côte d'Ivoire.

Ouagadougou, a été choisie comme capitale du Royaume Moaaga d'Oubritenga par le Chef coutumier appelé Naaba Zombré (1681-1744) aussi appelé Moogho Naaba (*empereur et roi traditionnel des Mossis*), qui en a fait sa résidence permanente en 1691. Ouagadougou s'est peu à peu agrandi à la faveur de l'installation des dignitaires de la cour royale et les Moose (*singulier Moaaga*) constituent le groupe social majoritaire au Burkina Faso. Ils représentent entre 45 et 50% de la population générale du pays et occupent la partie centrale du territoire burkinabé. L'armature urbaine de la ville de Ouagadougou est constituée par 5 arrondissements depuis 1996 et cette armature a été historiquement construite en cercles concentriques autour des résidences du *Moogho Naaba* et de ses dépendants. Les villes du Burkina Faso, dont l'histoire date de la colonisation française, offrent à ce jour de réelles

³⁴<http://www.citycycle.com/427-temps-de-deplacement-en-ville>

³⁵ Sur le plan étymologique et historique, la ville est l'assemblage d'un grand nombre de maisons disposées par rues. Elle est principalement occupée par des constructions qui forment un tissu continu et par des activités (secteurs secondaire ou tertiaire), elles constituent des pôles d'attraction et des foyers d'innovation. Cette notion de ville, considère surtout le nombre d'habitants et le facteur administratif.

³⁶ Recensement effectué par l'Institut National des statistiques et du Développement (INSD)

potentialités de création de richesses urbaines³⁷, grâce aux infrastructures socio-économiques dont elles disposent depuis les années 60, période de l'indépendance nationale. En date de ce jour, les deux principales villes sont Ouagadougou (*capitale politique et administrative du Burkina Faso*), et Bobo Dioulasso (*capitale économique*). La commune de Ouagadougou bénéficie d'un climat de type soudano-sahélien avec une seule saison des pluies couvrant la période de juin à août marqué par une pluviométrie annuelle qui varie entre 850 millimètres et 900 millimètres en période normale.



Figure 1.4 Carte de situation du Burkina Faso
(tirée de l'Institut National des statistiques et du Développement (INSD, 2008)).

La température varie avec une maximale atteignant 40 à 45°C entre les mois d'avril et mai, avec des minimales de 19°C qui sont enregistrées entre les mois de septembre et janvier, ce qui explique une température moyenne de 30°C. Ce climat se caractérise par deux régimes : de novembre à février, Ouagadougou est sous l'influence d'un régime de vent appelé harmattan, vent sec venant du Nord/Nord-Est ; et de mai à septembre, elle est sous l'influence de la mousson qui est un vent provenant des basses pressions océaniques (Sud/Sud-Ouest) qui est la source des manifestations orageuses.

Dans cette section, nous abordons dans la sous-section 1.5.1, la question de l'urbanisation et démographie, ensuite dans la sous-section 1.5.2, il s'agit de transport en commun par bus et dans la sous-section 1.5.3, nous présentons l'intérêt pour les modes actifs de déplacements à Ouagadougou dont la marche et vélo.

³⁷ Par richesses urbaines, nous entendons tous les services urbains, les emplois, le cadre bâti et l'environnement sécuritaire que représente la ville.

1.5.1 Urbanisation et démographie

Plusieurs projets d'aménagements urbains ont été réalisés, donnant lieu distinctement à quatre échelons urbains (*sous-ensembles spatiaux*) qui sont les suivants selon Barnas (1995) : *le centre-ville, la zone péricentrale, la périphérie et les dix-sept villages urbains qui ont été intégrés à la ville.*

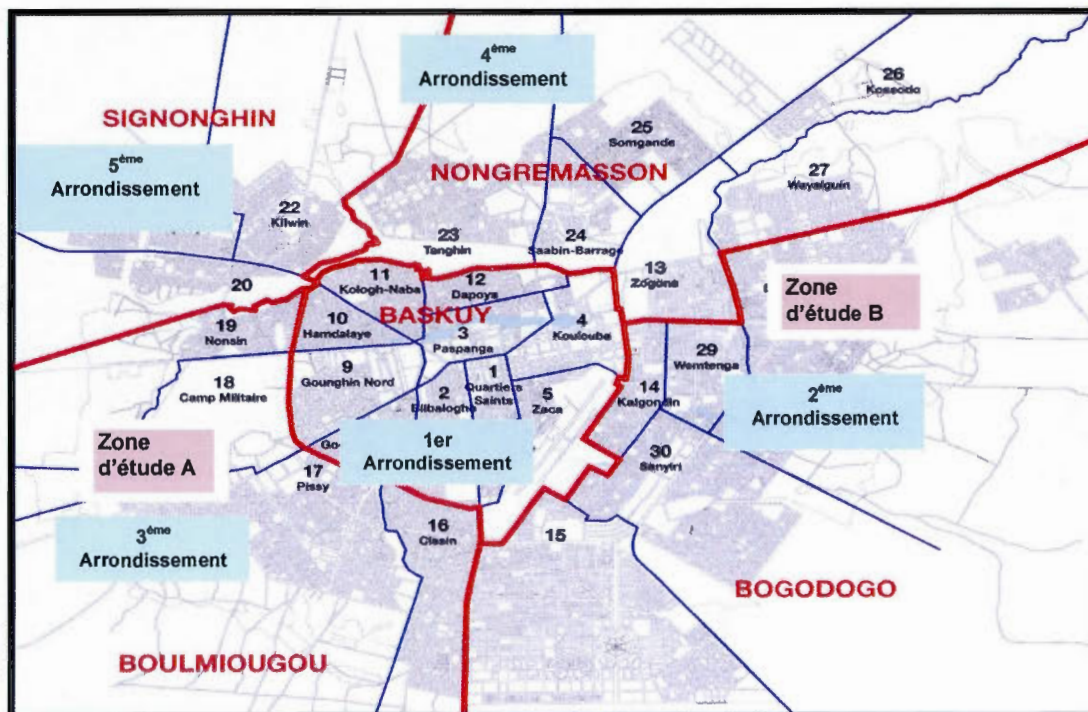


Figure 1.5 Carte de la ville de Ouagadougou et ses cinq arrondissements
(Source Mairie de Ouagadougou).

La croissance urbaine de Ouagadougou peut donc être cernée au triple niveau des aspects démographiques, spatiaux et de la répartition des lieux d'activités. Dans son contexte historique, la ville a connu une forte poussée démographique (*de 60.000 habitants en 1960 à 442.223 en 1985*). Cette population est parvenue en 1996 à un million, et est à ce jour de 1,8 million d'habitants. Selon les prévisions, cette population sera de 2,5 millions d'habitants à l'horizon 2015, et s'étendra selon le Schéma Directeur du Grand Ouaga, sur un rayon de 30 km environ. Ce Schéma Directeur vient d'être adopté par le Gouvernement, et couvre la Commune de Ouagadougou et sa Banlieue sur 3300 Km², et a été réalisés entre 1930 et 1940, année à laquelle l'administrateur E. Louveau établissait un plan d'aménagement de Ouagadougou, ce plan ne fût pas respecté et pire il a été abandonné. Des opérations timides de lotissement ont été effectuées en 1944-1945 et ont repris en 1950, mais en ordre dispersé, en privilégiant le quartier Samandin qui regroupe le lotissement du *Moogho Naaba* (Chef coutumier des Moosis). En 1952 c'était un aménagement de détails de quelques secteurs

internes au plan précédent. Puis, on a procédé aux levés topographiques de Gounghin, et du marigot kadiogo au Sud, vers la zone A (Pissy), qui n'est pas encore entièrement lotie jusqu'à ce jour. L'arrivée massive des populations rurales vers Ouagadougou avant l'indépendance (1960) a triplé rapidement la population et l'espace aménagé ne suffisait plus.

Le souci d'une bonne gestion spatiale a conduit à l'adoption de la loi 017 de 2006 qui stipule que : « *les aménagements urbains se font désormais à l'aide des documents d'urbanisme qui sont : le SDAU³⁸ et le POS³⁹* ». Ces deux documents regroupent les principes fondamentaux de la planification urbaine à Ouagadougou. En plus de ces documents, il existe des textes de loi, ordonnances, décrets et arrêtés, qui régissent la gestion urbaine de Ouagadougou, qui a connu un taux d'urbanisation rapide atteignant déjà 27% en 1995, avec un taux annuel de croissance de 6%, accentué par l'exode des populations rurales, à la recherche d'un avenir meilleur en ville. Cette migration massive vers la capitale n'a fait qu'accroître les implantations spontanées dans les quartiers périphériques, en produisant ce que l'on pourrait appeler « *les exclus du système urbain*⁴⁰ ».

L'absence d'une politique réelle d'emplois en milieu rural est à l'origine de la forte émigration vers la capitale où le mode de construction dans les zones périphériques n'a pas connu de réel changement. Le caractère rural ou semi-rural est le trait dominant de l'habitat dans ces zones périphériques, qui regroupe majoritairement une population précaire. Ces *migrants ruraux* sont alors contraints de se contenter d'emplois marginaux précaires, et à faible rémunération. A cet effet, Ludovic O. Kibora, considère que la précarité qui jadis était l'apanage du milieu rural s'urbanise de plus en plus. Le taux des pauvres urbains est passé au Burkina Faso de 10,4% en 1994 à 30% en 2010⁴¹, par manque d'opportunités d'emplois. 78% des pauvres urbains n'ont reçu aucune instruction, 9,7% ont partiellement fréquenté, seulement

³⁸Le SDAU est un instrument de planification à moyen et long terme, qui fixe les orientations de développement des agglomérations urbaines. Il détermine la destination générale des sols dans le périmètre urbain (zones à urbaniser ou non, en fonction de leurs spécificités. Son but est de nature prospective (sur l'évolution souhaitée à long terme), pour l'espace urbain. Le SDAU se compose de documents graphiques (la localisation des lieux d'activités à forte nuisance, zones préférentielles d'extension de l'agglomération, l'organisation de la mobilité urbaine), qui sont introduits par un rapport, sous forme d'exposé. L'élaboration du SDAU est de la compétence de l'Etat.

³⁹Le POS est quant à lui, un document qui fixe les règles d'urbanisme applicables sur le territoire de la commune, notamment l'affectation principale des sols (zones résidentielles denses avec des commerces, zones pavillonnaires. Il faut donc fixer les règles générales d'utilisation des sols et les règles de construction (hauteur des édifices, emprise des sols, % d'espaces verts, % des parkings,...). Le POS donne la traduction ciblée d'une vision globale du devenir de la ville, et relève de la commune.

⁴⁰Ces nouveaux arrivants sont qualifiés d'exclus du système urbain à cause des manquements observés dans les zones d'accueil qui sont situées dans les quartiers périphériques. Ces zones sont marquées par l'insuffisance des infrastructures et services de base comme : la santé, l'éducation, l'assainissement et le transport ; et ce déséquilibre entre l'offre et la demande, rend encore plus rude la compétition pour ces migrants ruraux d'accéder au bien-être en milieu urbain.

⁴¹ Source : Rubrique « Economie & Développement », Journal Sidwaya de Ouagadougou N°6773, du jeudi 7 octobre 2010, pg13 sur le thème de l'Urbanisation (Le paradoxe de la ville).

6,3% sont d'un niveau secondaire. D'après le RGPH-2006⁴², 46,4% de la population urbaine du pays vivent à Ouagadougou. L'espérance de vie des hommes : 47,33 ans; l'espérance de vie des femmes : 50,42 ans; le taux de natalité : 45,62‰; le taux de mortalité : 15,60‰. Les femmes représentent 51,7% de la population globale contre 48,3% d'hommes. Les hommes comptent plus d'actifs occupés (54,3%) que les femmes (45,7%). Les activités économiques dans la commune de Ouagadougou, sont essentiellement marquées par une prédominance du secteur informel⁴³, qui regroupe à lui seul, 74,3% des actifs.

Face à tous ces enjeux urbains, Simon Compaore, Maire de la Commune de Ouagadougou, a mentionné que : *« les 54 000 ha (représentant la superficie de Ouagadougou) sont en train d'être "avalés complètement". Et au regard de cette donne, il n'y a plus d'espace pour opérer des lotissements à grande échelle⁴⁴. Alors que la commune de Ouagadougou continue de recevoir des habitants issus de l'exode rural, en 2025, les prévisions indiquent que Ouagadougou sera peuplé de 3,5 millions d'habitants », et pour le Maire de la Commune de Ouagadougou « c'est maintenant qu'il faut changer les habitudes de construire. Car au lieu "d'étaler, il faut plutôt construire en hauteur". Restructurer la densification d'occupation permettrait une meilleure exploitation de l'espace urbain à Ouagadougou et une réduction des distances de déplacements dans la ville ».*

La prolifération des zones d'habitat spontané y est devenue l'un des problèmes les plus difficiles à résoudre à Ouagadougou. Au niveau de ces quartiers, les chefs coutumiers exigent une contrepartie monétaire de la part du nouvel arrivant pour lui concéder une portion de terrain. L'extension spatiale est constituée d'habitations horizontales s'étalant sur des milliers de parcelles jointives, dans lesquelles, les constructions en hauteurs sont rares et de taille modeste. Ce mode d'occupation de l'espace donne l'impression d'une insuffisance d'espace contrairement à ce que laissent entrevoir les densités d'occupation. En construisant en hauteur, l'on économiserait en espace et l'on éviterait l'étalement incontrôlé de la ville. Selon Bamas (1989, p. 42), la densité a évolué de 31 habitants au Km² en 1985, à 51,8 habitants au Km² en 1996 et les secteurs les plus fortement peuplés sont situés au centre-ville, il s'agit du secteur 10 (139hab/ha) et du secteur 14 (101hab./ha). Les quartiers moyennement peuplés se retrouvent aussi bien dans les quartiers populaires (secteur 1, 3 et 7) que dans les quartiers

⁴² Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH).

⁴³ Dans son ouvrage « Les petits métiers à Ouagadougou », Claude Ravelet s'intéresse à la population des acteurs du secteur informel (caractérisé par un travail non qualifié, une quasi-absence de capital, une activité qui échappe aux taxes, impôts...). Parmi les petits boulots, nous identifions : gardiens d'engins, porteurs de cartons, vendeurs de boissons, marchandes de légumes, etc... Ils sont partout, pullulent, principalement aux lieux d'arrêt des consommateurs éventuels (près des commerçants libanais, près des marchés, de la grande poste, de la gare, de l'aéroport, des cinémas, des magasins européens, proche des principales boulangeries, etc...). Mais, même dans les quartiers périphériques, chaque coin de rue comporte sa marchande de beignets ou de tomates et piments...»

⁴⁴ Le Maire de la Commune de Ouagadougou a été interviewé par un des journalistes de Sidwaya (un journal burkinabé) en juillet 2009,

modernes. Là, les densités sont comprises entre 30 et 88hab/ha. Ces différences de densité résultent de l'entassement ancien qui persiste dans les quartiers centraux et de l'aménagement récent des quartiers périphériques. Le Bris (2000) considère que le centre-ville demeure le principal pôle d'attraction et de concentration des différentes activités lucratives, ainsi que des richesses urbaines. Cependant, Hien et Compaore (2006) considèrent que la croissance spatiale de l'agglomération de Ouagadougou s'est accompagnée de la spécialisation des quartiers périphériques, par leur fonction résidentielle prédominante et une forte densité d'occupation du sol.

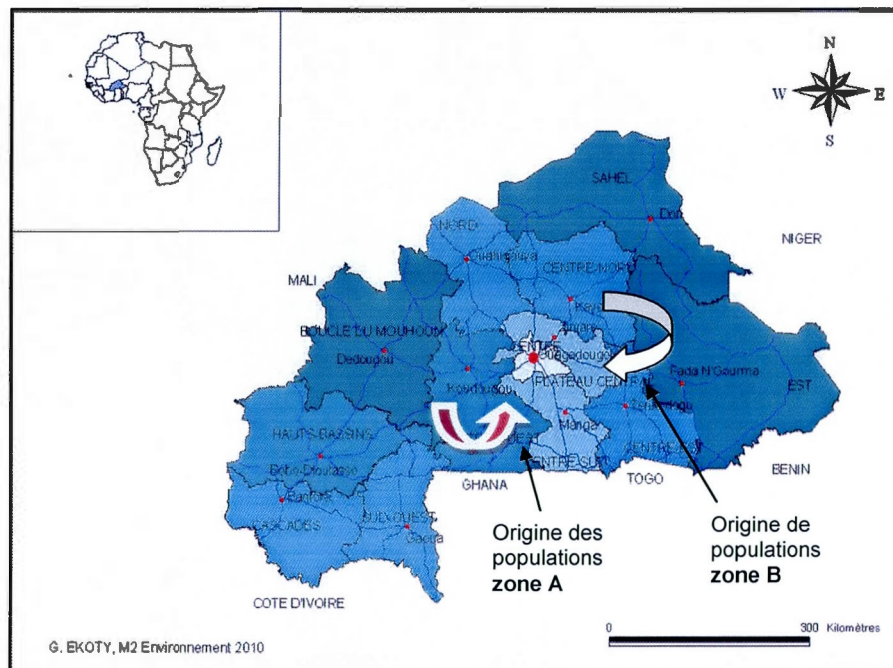


Figure 1.6 Carte régionale du Burkina Faso (source : Commune de Ouagadougou)

Le centre-ville de Ouagadougou, dont le rayon s'étend aux secteurs 1, 2, 3 et 4, autour de la Place de la Révolution et du Rond-point des Nations-Unies, est la zone la mieux urbanisée, et garde une vocation tertiaire, abritant principalement l'administration et les zones commerciales, écoles, hôtels et même l'aéroport. De ce fait, des flux importants de migrants venant des quartiers périphériques se dirigent chaque matin vers le centre-ville pour des motifs aussi variés que le travail, les études, les démarches administratives, les affaires et les achats. La zone qui représente le noyau central est composée des secteurs (1 à 4). La zone péricentrale correspond aux secteurs proches du centre (5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14). La zone périphérique est composée du reste des quinze secteurs (les secteurs de 15 à 30).

Les deux grands acteurs qui ont contribué depuis l'indépendance (1960) à la production de l'espace à Ouagadougou sont l'État et ses démembrements d'une part, et les propriétaires fonciers coutumiers d'autre part. Aucun de ces deux acteurs n'a pu maîtriser la croissance de la ville. Pour cela, les quartiers périphériques sont des espaces urbains dépourvus d'un

minimum d'équipements, et souffrent de ce fait, selon Mozere et al. (1999), d'un enclavement qui constituerait l'un de leurs handicaps majeurs.

Dans ces espaces périphériques, il y a une diversité d'origines des populations qui y demeurent, dont certains groupes ont fait leur déplacement à partir des quartiers centraux pour aller vers la périphérie, suite aux déguerpissements effectués dans le cadre des travaux de rénovation urbaine.

Tableau 1.2 Découpage des arrondissements/liste des quartiers et de la population

ARRONDISSEMENT	QUARTIERS	SECTEUR NUMEROS	SUPERFICIE/ SECTEUR (en hectares)	POPULATION/ ARRONDISSEMENT	
				Urbaine	Rurale
BASKUY	Quartiers Saints	1	111.99	172 223	0
	Bibalgo	2	107.80		
	Paspanga	3	261.61		
	Koulouba	4	386.24		
	Cité an II	5	493.78		
	Kamsonghin	6	114.80		
	Samadin	7	229.49		
	GoughinSud	8	202.27		
	Goughin Nord	9	377.78		
	Hamdalaye	10	191.43		
	Kologh-Naba	11	245.32		
	Dapoya	12	247.92		
BOGODOGO	Kalgodin	14	249.62	200 922	5 271
	Patte d'oie	15	919.78		
	Dassasgho	28	99.29		
	Wemtenga	29	550.59		
	Sanyiri	30	493.78		
BOULMIOUGOU	Cissin	16	548.96	170 242	9 763
	Pissy	17	1 949.18		
	Camp militaire	18	328.59		
	Nonsin	19	1 580.21		
NONGR-MAASOM	Zogona	13	536.17	107 128	12 515
	Tanghin	23	1 949.18		
	Saabin-barrage	24	328.59		
	Somgandé	25	1 580.21		
	Kossodo	26	407.67		
	Wayalghin	27	993.17		
SIG-NOGHIN	Baskuy	20	626.5	59 221	13 113
	Kilwin	21	1 596.13		
	Tampuy	22	1 181		

Source : Plan d'adressage du 2^e P.D.U et Institut Géographique du Burkina

Un autre groupe correspond aux nouveaux arrivants issus de l'exode rural, qui ne trouvent plus d'espace dans les quartiers centraux et se rabattent vers la périphérie. Ce dernier groupe se distingue en termes de trajectoires de vie, de pratiques, des usages ou des représentations en fonction de leur âge, du sexe, des catégories socioprofessionnelles et des origines ethniques, autant de déterminations qui s'entrecroisent avec un nivellement de ces populations par le bas. L'analyse des flux migratoires fait ressortir une tendance au regroupement ethnique. Les natifs de la province du Ganzourgou s'installent de préférence

dans les secteurs Est (28 et 30) dont parmi lesquels 72% des bobolais⁴⁵ se retrouvent dans le secteur 29. Selon l'enquête de Sylvie Jaglin et al. (1992), on observe que certains secteurs ont un taux de natifs nettement supérieur à la moyenne, alors que d'autres hébergent moins de 10% de natifs de Ouagadougou comme dans les secteurs 28 et 30. Les secteurs Nord (23 à 25), et nord-ouest (18 à 21) ont une population plutôt stable.

Il est extrêmement difficile de rendre compte des formes de mobilité interne des ménages, à cause du fait que celles-ci obéissent à des logiques multiples, à cause d'une très grande hétérogénéité des comportements des ménages. Cette analyse requiert une approche fine, recourant selon Jaglin (1992), aux histoires de vie des ménages et les données statistiques qui en rendent compte sont au demeurant fort rares. Compte tenu du fait que la mobilité implique également le réseau de voiries urbaines, dont l'ensemble des principaux axes à Ouagadougou est constitué par 2 024 kilomètres⁴⁶ de longueur toutes catégories confondues, auxquels s'ajoutent 6000 petites rues avec 23 Km de voies cyclables, dont 7 Km sont non utilisables. La répartition du réseau routier est présentée dans le tableau 1.3 ci-dessous.

Tableau 1.3 Répartition du réseau routier de la ville de Ouagadougou

N°	Arrondissements	Routes bitumées (ml)	Routes en terre (ml)	Routes non aménagées (ml)
1	Baskuy	94.234	200.543	99.088
2	Bogodogo	34.812	67.483	639.847
3	Nongrmaâsom	29.139	35.110	247.694
4	Signoghin	2.776	26.806	173.472
5	Boulmiougou	14.568	38.952	319.380
	Sous-total	175.529	368.894	1.479,481
	Pourcentage	8.67%	18.23%	73.10%
	Total général	2.023,904		

Source : Direction des services techniques municipaux (DSTM, service de la voirie)

1.5.2 Le transport en commun par bus

Taroux (1989) mentionne que la Régie Nationale des Transports en Commun X9, est mise en place en octobre 1984 comme première entreprise de transport par bus au Burkina Faso. L'arrivée de cette **entreprise nationale des transports en commun** n'a pas radicalement opéré un report modal significatif au profit des transports collectifs depuis 1987. Confrontée à une série de difficultés comme de nombreuses entreprises africaines de transport, elle a été privatisée en 1996, car devenue structurellement déficitaire, occasionnant le désengagement de l'État dans ce secteur des transports collectifs, dans un contexte

⁴⁵Populations en provenance de la ville de Bobo Dioulasso au Sud-Ouest du pays

⁴⁶ Site web de la mairie de Ouagadougou (www.mairie-ouaga.bf)

d'ajustement structurel et de limitation des dépenses publiques. Cette situation a entraîné la croissance des deux roues⁴⁷ comme principaux modes de déplacement à Ouagadougou (Diaz Olvera, Lourdes et al, 1999).

La SOTRACO⁴⁸ est l'actuelle société de transport en commun qui a remplacé la Régie X9 et elle exploite un parc de bus facilement identifiables avec leur couleur verte selon la figure 1.7 ci-dessous. Diverses tarifications et abonnements permettent aux travailleurs, aux fonctionnaires ou aux étudiants d'avoir des tarifs avantageux. L'abonnement mensuel se fait en deux étapes : le paiement d'une somme de 1000 FCFA comme frais d'adhésion et une autre somme de 5000 FCFA (soit 10\$ USA) comme frais d'abonnement proprement dit. Ainsi, la personne a droit à une carte d'abonnement qui permet d'emprunter le bus à tout moment et pour tous les trajets. Bien que le coût d'un trajet par bus soit de *150 francs cfa en comparaison avec le taxi qui coûte 200 franc cfa le voyage*, très peu de personnes dans le cas de notre échantillon utilisent les bus, pour des raisons de commodité.

Un des problèmes du réseau actuel des bus de SOTRACO est qu'il est organisé seulement sur les principales voies de la ville et n'atteint pas toutes les zones périphériques. La distance entre les quartiers périphériques et les arrêts de bus les plus proches est souvent importante. A cet aspect, nous pouvons combiner toutes formes de pénibilités et inconforts liées à l'usage de ce mode de déplacement telles que : *les passagers sont en position debout, car il y a peu de places assises*, pénibilité liée à l'état de délabrement des voiries, *l'inadaptation des réseaux de bus par rapport aux lieux de destination souhaités*, pénibilité liée aux attentes (*les bus démarrent à 5h30 et arrêtent de travailler à 20h30*). *La fréquence de passage des bus varie en fonction de plusieurs paramètres : le nombre de passagers à transporter, les feux tricolores à dépasser et aussi la situation de la circulation. Aux heures de pointe (6h ou 17h), plus il y a d'embouteillage sur les voies, plus le bus met de temps en route.*

Les travaux de Cusset et Sirpe (1994) ont démontré que le niveau de mobilité augmente quand on s'élève dans les tranches de revenu et selon le niveau d'instruction, d'où la hiérarchisation sociale des déplacements selon des critères tels que : le mode de déplacement (*marche versus vélo et vélo versus moto*), la typologie des emplois et la distance par rapport au centre-ville, la catégorie socioprofessionnelle et le genre (*les hommes effectuent 4,2 déplacements/jour contre 3,12 pour les femmes*). Le niveau de mobilité varie aussi selon la tranche d'âge (il est le plus élevé dans la tranche de 19 à 21 ans (4,07) et baisse sensiblement entre 40-50 ans (2,72) et 51-60 ans (1,73).

Cependant, Diaz Olvera (1999) mentionne les seuils suivants de mobilité : pour les adultes jeunes de 19-34 ans (4,1 déplacements/jour); adultes âgés de 35-55 ans (3,8

⁴⁷ Selon Bamas (1995), ce terme correspond aux vélos (deux roues non motorisés) et motos (deux roues motorisés).

⁴⁸ Société de Transport Communal de Ouagadougou (SOTRACO)

déplacements/jour) et personnes âgées de plus de 55 ans (2,2 déplacements/jour). Elle ajoute le fait qu'à Ouagadougou, les salariés ont en fonction de leurs activités professionnelles un niveau de mobilité de 4,8 déplacements/jour contre 3,8 pour les non-salariés et 2,5 pour les retraités.



Figure 1.7 Bus de SOTRACO (source : www.sotraco.bf)

Figure 1.8 Poteau marquant un arrêt de bus à Ouagadougou (source l'auteur)

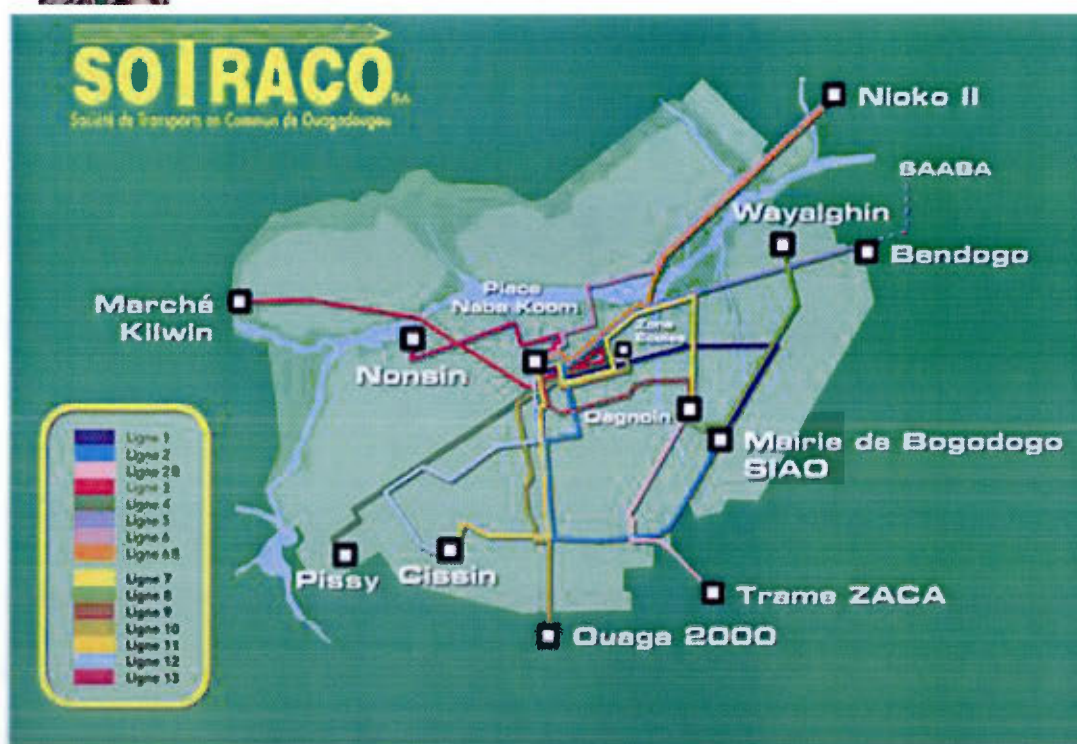


Figure 1.9 Réseau de transport de SOTRACO à Ouagadougou (source : www.sotraco.bf)

Diaz Olvera confirme que selon la position dans le cycle de vie, la mobilité quotidienne diminue avec l'âge. Mais, elle met en évidence la répartition suivante des déplacements, selon

les trois principaux motifs en % : vie professionnelle et études (47%) des déplacements en semaine ; vie de sociabilité (28%) et vie domestique (25%).

En termes de mobilité, à Ouagadougou, le budget-transport évolue rapidement face à la distance, compte tenu du fait de l'éloignement des lieux d'activités lucratives. En considérant la mobilité quotidienne, les flux professionnels restent importants même en fin de semaine du fait de la vivacité du secteur informel, cependant, les flux relatifs à la vie de sociabilité et domestique connaissent une forte croissance en fin de semaine, vu le poids de la sociabilité dans la ville de Ouagadougou.

1.5.3 Intérêt pour les modes actifs de déplacements à Ouagadougou (marche et vélo)

On peut se demander : *pourquoi tant d'intérêt pour ces modes actifs (marche et vélo) à Ouagadougou ? Quel est leur poids sur l'ensemble des modes de déplacements, pour les habitants des quartiers périphériques ? Et quelle est la part des déplacements domicile-travail, dans la totalité des motifs de déplacements quotidiens dans cette ville ?*

Ce sont ces deux roues qui ont assuré les mouvements alternants des populations entre le centre et la périphérie, grâce à la ramification de leur réseau et à leur faculté d'accéder à tous les points de l'espace urbain compte tenu de la flexibilité dans leur utilisation. La marche et les deux roues ont toujours été les principaux modes de transport de personnes à Ouagadougou depuis la période des indépendances (Le Bris, 2000). L'usage des deux roues à Ouagadougou date depuis la période de l'indépendance du Burkina Faso (1960) où le vélo a occupé une place importante dans la mobilité urbaine. Selon Florence Paulhiac et Vincent Kaufmann (2006), ce mode de déplacement est efficace jusqu'à une distance maximale de 8 km et il est aussi reconnu pour la santé (*baisse de l'obésité par l'effort physique, qualité de l'air,...*). Les avantages de ce mode de transport sont reconnus du point de vue économique sur la baisse du budget de transport par le faible coût d'entretien, dans la lutte contre la congestion, avantageux face au bruit et à la pollution engendrés par le « *tout-à-l'auto* ». Pour valoriser ce l'usage du vélo, il est nécessaire un cadre global et prospectif, qui intègre : une harmonisation entre les aménagements routiers et ceux des pistes cyclables confortables, continues et sécuritaires.

En partant du contexte historique, Ouagadougou signifie « *cheval mâle* » et, depuis la légende de la princesse de Yennega de Gambaga, le cheval se révélera comme un moyen de transport royal, une monture de prestige. Selon Ludovic O. Kibora, cette place qu'occupe le cheval dans la vie quotidienne des burkinabè, serait à la base de l'appropriation de la bicyclette

par ces mêmes populations qui ont désigné le vélo « *cheval de fer* ». Cette appropriation est non seulement liée à une reproduction métallique du cheval, mais aussi à des prédispositions culturelles, au sein des différents groupes sociaux. La technologie du vélo est venue répondre aux canons culturels et aux besoins de base des populations du Burkina Faso. La première bicyclette aurait été introduite depuis la période coloniale en 1908, par le Père Levay (*un prêtre catholique européen*). Ce vélo fut l'objet de curiosité et d'attraction, et sera vite adopté par les populations locales, puis connaîtra une expansion dans les villes et dans les campagnes du Burkina Faso. Selon une étude menée en 1995 par des chercheurs burkinabé et français, il est ressorti que « 11% de la population âgée de 14 ans et plus disposent d'un vélo de façon permanente et 10% de façon occasionnelle ».

Dans l'histoire du vélo, le mot bicyclette évoque la belle époque, à l'aube de l'ère automobile. Déjà, il y a un siècle, la bicyclette exerçait sur les routes, une domination sans partage. Les seuls États-Unis comptaient quelque trois cents fabricants produisant plus d'un million de cycles par an. Le vélo a joué un rôle important pour la libération des femmes par les avantages apportés dans la mobilité de celles-ci. De nombreux pionniers dans les transports motorisés comme Henri Ford et les frères Wright ont d'ailleurs fait leurs premières armes comme mécaniciens de cycles. Dodge Pryor (2000) précise qu'en 1896, William Saroyan appellera la bicyclette « la plus grande invention de l'humanité » et Iris Murdoch la qualifiera de « véhicule le plus civilisé jamais réalisé par l'homme. Les pays développés redécouvrent à présent les avantages du vélo comme étant un moyen de transport à la fois économique, efficace et non polluant (*pour la mobilité durable*).

Au niveau des évolutions connues par le vélo, le Baron allemand Karl Von Drais proposa en 1817, son invention baptisée « *aide à la marche ou laufmaschine* », sous forme d'un véhicule à deux roues « *la draisienne* », qui fut révolue en 1832 et remplacée la même année par le vélocipède à pédale qui fut inventé en Écosse en 1840 et son adoption va se généraliser en 1860, avec l'introduction des manivelles et des pédales sur l'axe de la roue avant. Le vélocipède à pédale de Thomas Bramley et Robert Parkey qui était un biplace, apparut à la fin des années 1860. Puis en 1870 apparut « *le grand Bi anglais* » ou « *penny farthing* », dont la fabrication apporta tout un ensemble d'améliorations essentielles appelées à faire de la bicyclette, un véhicule encore plus fiable, avec une meilleure inertie, et donc un meilleur équilibre. 1890 est considéré comme étant *le début de l'âge d'or de la bicyclette*.

Cette phase de la vulgarisation du vélo a été suivie de la motorisation du vélo en Europe (motocyclette) et en Amérique du Nord (motorbike), avec des améliorations qui ont été apportées par les fabricants comme Goodyear qui réalisa les pneus ballon avec chambre à air dans la période de 1923 à 1927. Les services postaux européens ont adopté très tôt les

bicyclettes pour la distribution du courrier, et la bicyclette a contribué à la transformation du paysage culturel de l'Europe rural, donnant à ses habitants une mobilité fortement améliorée. Si l'automobile est restée le moyen de transport terrestre le plus répandu aux États-Unis, c'est surtout à cause du monopole des «big tree (Ford, General-Motor, Chrysler)», mais la bicyclette a longtemps gardé son rôle utilitaire en Europe.



Figure 1.10 Les modes de déplacements dans la ville de Ouagadougou (proposé par l'auteur)

Le budget nécessaire pour l'acquisition d'un vélo à Ouagadougou variait il y a une dizaine d'années entre 30.000 et 50.000 Fcfa, et un cycliste peut parcourir plusieurs milliers de kilomètres pendant la durée de vie de ce moyen de transport, ce qui réduit fortement le budget annuel de transport (*traduit en coût par km/an*). Le vélo s'avère être bon marché comparé aux modes motorisés (*moto ou voiture*). De nos jours, on assiste de plus en plus à une entrée massive de bicyclettes d'occasion venant majoritairement d'Asie et des pays côtiers voisins, dont le coût varie selon Bamas (1995), entre 25.000 et 30.000 Francs CFA. A cet effet, les vélos inondent les rues de Ouagadougou et sont à la portée des bourses moyennes, permettant à chaque ménage d'avoir au moins un vélo.

Cette intégration du vélo au Burkina Faso, malgré le climat chaud, est un cas original en considérant l'histoire du Burkina Faso et l'expansion rapide de ce mode de déplacement par rapport aux autres villes africaines. Le vélo est donc vite devenu un produit de forte consommation au Burkina Faso pour les populations à faible revenu alors que la moto appelée "char", l'est devenue pour la majorité des fonctionnaires et les employés des services privés.

Les avantages de la moto sont surtout liés à sa rapidité et son côté économique par rapport à l'automobile. Ce mode de transport n'est pas utilisé comme taxi-moto à Ouagadougou comme cela est le cas à Lomé ou à Cotonou et dans d'autres villes africaines. L'usage de la moto présente des avantages, mais aussi des inconvénients à cause de son moteur deux-temps qui est très polluant.

Dans l'étude menée par Hortense Konsegré (2007), il ressort que parmi les différents motifs de déplacements (*achats, accompagnements, démarches, études, loisirs, religion, travail, visites,...*), les principaux enjeux en rapport avec la mobilité domicile-travail restent étroitement liés à la situation économique et sociale des populations et aux sphères d'activités. Dans le tableau 1.4 ci-dessous, qui montre en %, l'ensemble des différents motifs de déplacements quotidiens à Ouagadougou, **il ressort que les déplacements domicile-travail sont les plus importants, avec une valeur de 19,2%**, raison pour laquelle, nous avons choisi de nous y intéresser dans notre étude.

Le domicile est considéré comme étant le pôle à partir duquel les déplacements s'organisent, généralement sous forme d'allers et retours. Partant du fait que **le vélo et la marche occupent à eux seuls en moyenne 50,5%**, d'où notre intérêt pour ces modes actifs de déplacements dans le cas de la ville de Ouagadougou.

Tableau 1.4 Les motifs de déplacements à Ouagadougou

Motifs de déplacement	Effectifs	Pourcentages
Visites	47	12,7%
Travail	71	19,2%
Achats	29	7,8%
Études	7	1,9%
Démarches	25	6,8%
Loisirs	2	0,5%
Religions	6	1,621%
Retour domicile	169	45,7%
Autres	14	3,8%
Total	370	100%

Source : (Konsegré, 2007)

On peut cependant noter que la majorité des déplacements sont effectués à l'intérieur du quartier d'habitation, vers un secteur limitrophe ou éloigné, alors que la zone des meilleurs emplois est localisée dans des secteurs éloignés et dans les quartiers centraux de la ville.

Tableau 1.5 Pourcentages des modes de déplacement

Modes de déplacements		% par mode	% regroupé
Modes motorisés	Deux roues motorisées	39%	49,5%
	Voitures particulières	7%	
	Transport en commun	3,5%	
Modes non motorisés ou modes de transport actif	Marche à pieds	39%	50,5%
	Vélo	11,5%	

Source : l'auteur

La formulation de notre problématique prend donc en compte le modèle urbain de la ville de Ouagadougou avec la localisation des secteurs d'activités, les trajectoires de déplacements et les conditions dans lesquelles s'effectuent ces déplacements. Nous regroupons l'ensemble des déplacements en % dans le tableau 1.5 ci-dessus.

1.6 Question générale de recherche

Un déplacement est ainsi constitué par une chaîne des parcours et dans ce contexte, les ménages ont besoin de disposer d'une capacité de transport adapté à leurs besoins, pour se déplacer de façon optimale, c'est-à-dire en rentabilisant leur temps au maximum. Cependant, les populations précaires sont soumises à deux transformations majeures telles que : la fragmentation des territoires et la fragmentation du travail, qui redéfinissent profondément l'organisation des temps et des espaces de leur vie quotidienne. Levy (2000) mentionne le fait que les budgets-temps de transports augmentent avec les revenus. Dans ce contexte, Le Breton (2005-a) considère que les distances à parcourir par les populations précaires augmentent sans cesse et *l'appréhension qualitative* de leur mobilité quotidienne pour accéder aux lieux d'emplois met en évidence les enjeux liés à leurs modes de vie et à leur capacité de déplacement.

L'analyse faite par Bruno Lautier (2004), montre que les populations précaires du Sud sont assujetties à la pauvreté qui les pousse à chercher des « **stratégies de survie** » pour faire face à l'accès aux ressources urbaines. Ce contexte nous a inspirés dans la formulation de notre concept de « **mobilité dite de survie** » en considérant les distances de déplacement de ces populations, qui s'allongent avec l'extension rapide de l'espace urbain, alors que leurs solutions pour se déplacer diminuent à cause de leur faible capacité de mobilité. Cette limitation est conditionnée par le budget que les individus et les ménages allouent au transport. Ce budget varie de 20 à 30% *en moyenne de l'ensemble de leurs revenus*. La difficulté rencontrée par ces populations précaires est liée à leur revenu dont le niveau est inférieur à 1\$/jour pour satisfaire leurs besoins de base, alors qu'il faut en moyenne 60\$ USA pour s'acheter un vélo, contre 600\$ pour une moto. Pascal Pochet (2002) considère que la bicyclette pourrait constituer une partie de la solution pour améliorer les conditions de déplacement des citoyens défavorisés.

Dans ces villes du Sud où les populations font face à l'effet lié à la faiblesse des revenus, qui influence le nombre, la durée, la distance et la vitesse des déplacements. Ceux qui sont dans l'incapacité de se procurer un vélo sont des **marcheurs exclusifs** et restent fortement marqués par l'hypo-mobilité (*mobilité de proximité dans un rayon faible*). Ce groupe est essentiellement constitué par des femmes, d'où l'importance de la question de genre dans

la mobilité au Sud. Selon Grieco (2002), cette question n'a fait l'objet que de très peu de recherches dans les villes du Sud, où avant même d'être des usagers des systèmes de transports, les femmes servent elles-mêmes de moyens de transport par le port sur la tête et l'usage du panier sur le dos (*transport d'eau, des enfants, de la nourriture et de divers objets d'usage courant dans les ménages*), avec des conséquences considérables sur leur santé (telle que la *malformation de la colonne vertébrale*) et selon Sasakawa (2000), cela a des effets sur leur efficacité économique. Cependant, les hommes font usage de moyens technologiques, même si c'est au bas de l'échelle du transport par roue (Amponsah, 1996).

Par ailleurs suite à l'étalement urbain, les espaces urbanisés aussi bien dans les quartiers centraux qu'à la périphérie sont de plus en plus fragmentés et favorables au *développement de la ségrégation sociospatiale* par rapport à l'accès aux services urbains (Roncayolo et Paquot, 1992). Pendant que Lannoy et Ramadier (2007, p. 104) ainsi que Jouffe (2007) considèrent que lorsque le lieu de travail est très éloigné du domicile, une autre pratique se développe, c'est la pendularité sur de très longues distances, Le Breton (2002), Motte (2006) et Orfeuil (2004) considèrent quant à eux que la fragmentation des espaces à la périphérie et la ségrégation sociospatiale de l'accès aux services urbains sont en défaveur des ménages les plus pauvres.

Les actifs précaires font usage de différentes stratégies individuelles ou collectives qui sont : l'intermodalité, implication des réseaux sociaux, recours aux emplois de proximité/éloignement. Il s'agit de comprendre les mécanismes qui affectent les itinéraires et les trajectoires de vie des populations. Partant du fait que les actifs peuvent difficilement choisir l'option de se rapprocher des lieux d'emplois, ils effectuent une mobilité sous contrainte soit de proximité, soit sur des longues trajectoires et pour cela, l'enjeu central pour améliorer leurs conditions de vie repose sur leur autonomie en termes de niveau de mobilité.

Partant du fait que la majorité de ces actifs trouvent leurs emplois dans le secteur informel dont les contraintes sont : le faible niveau de productivité et l'inexistence d'un cadre institutionnel adéquat pour promouvoir l'employabilité, à cet effet, la question est de voir comment appuyer et amplifier la croissance dans ce secteur, afin de répondre aux besoins essentiels des populations précaires ? La lutte contre la pauvreté passe de façon privilégiée par le renforcement des capacités en lien avec la mobilité. Celles-ci sont constituées par des capacités à faire et à être et se traduisent par la motilité qui est définie par les facteurs suivants : l'accessibilité, les compétences et l'appréhension des opportunités. D'autres facteurs influencent les stratégies de mobilité tels que : les distances de déplacement et les différents types d'emplois, les situations imprévues, le genre et les politiques publiques adoptées par les organes institutionnels en matière de système de transport.

Les différentes contraintes vécues par les actifs précaires dans leur mobilité se traduisent sous différentes **formes des pénibilités** qui peuvent être liées aux trajectoires

spatiales de mobilité ou aux modes de déplacement (marche ou vélo). Ces espaces circulatoires dont les caractéristiques peuvent en effet offrir aux individus mobiles des supports contrastés apparaissent comme étant des endroits où s'expriment fortement les contraintes spatiales et injonctions de mobilité. En prenant en compte cette question de pénibilité en lien avec la mobilité, Christophe Enaux, Pierre Lannoy et Sébastien Lord (2011) considèrent que des sentiments pénibles accompagnent les populations dans leurs déplacements quotidiens qui se font avec dégoût, ennui, fatigue, voire souffrance, pour n'en citer que quelques-uns. Ces émotions naissent généralement lors de situations dans lesquelles le contrôle que l'individu exerce sur son action est mis en péril par le déroulement des interactions.

En prenant le cas des villes du Sud où l'on peut mentionner le caractère souvent éprouvant de l'encombrement des routes et des diverses difficultés d'accès le long des trajectoires à cause des situations telles que le déversement des eaux usées sur les voies d'accès, les mauvaises odeurs, les saletés le long des voies, les agressions par manque d'éclairage public, la chaleur, la poussière, l'encombrement des trottoirs par des commerçants et le bruit. Ces contraintes de mobilité peuvent avoir des implications financières grevant les ressources disponibles des individus ou des ménages, ou agir simplement par l'épuisement. Dans ce contexte, le recours vers les réseaux sociaux devient une nécessité. Ces réseaux constituent des exutoires de survie à cause du capital social qui se dégage au profit des actifs précaires membres de ces réseaux. Parler de capital social plutôt que de potentiel de mobilité offre cependant l'avantage d'introduire un lien explicite entre la mobilité quotidienne et les réseaux sociaux. Cette approche permet d'insister sur la transférabilité de la capacité à être mobile sous d'autres formes de capitaux.

Dans le développement de notre question générale de recherche, nous prenons en compte ces enjeux en lien avec la pénibilité des déplacements et nous recherchons dans un premier temps, la manière dont les stratégies adoptées par les populations cibles sont mises en œuvre. A cet égard, nous questionnons la manière dont les différents facteurs, affectent les stratégies dans le processus d'insertion sur le marché du travail, qu'il soit formel ou informel, lointain ou de proximité par rapport au bassin résidentiel. Nous développons ensuite dans nos analyses la question des impacts en rapport avec lesdites stratégies dans l'amélioration des conditions de vie des populations précaires, en accédant à un rang supérieur en termes d'emplois et de revenus.

Notre question générale est décomposée en deux sous-groupes constitués par des questions spécifiques de recherche : le premier sous-groupe comprend les trois premières questions spécifiques qui sont en rapport avec les stratégies adoptées et aussi avec les facteurs qui affectent lesdites stratégies. Ces facteurs sont de deux ordres : les facteurs de motilité qui sont constitués de *l'accessibilité aux réseaux de voiries, des compétences, et de l'appréhension cognitive des opportunités*. Les autres facteurs sont : *les distances de*

déplacement et les activités exercées, les situations imprévues, l'aspect genre et les politiques publiques.

Le second sous-groupe de questions spécifiques est constitué par la quatrième question spécifique qui a trait aux effets induits par l'adoption d'une ou de plusieurs stratégies de mobilité par combinaison, sur l'amélioration des conditions de vie des populations. Nous mentionnons que nos stratégies ne sont pas exclusives, mais peuvent être combinées. A travers les deux sous-groupes, la question du genre (*hommes versus femmes*) est abordée de façon transversale. En considérant le niveau de mobilité quotidienne dans nos analyses comme étant le nombre moyen de déplacements quotidiens effectués par une personne, notre public cible est constitué par des actifs précaires non motorisés⁴⁹, mais ayant principalement recours à la marche et au vélo pour accéder aux lieux d'emplois.

Si nous considérons que le cœur de notre démonstration empirique repose sur la relation entre stratégies de mobilité/type d'emplois/condition de vie, notre question générale de recherche aborde deux volets qui portent sur le « quoi ? » et sur le « comment ? », et elle est la suivante : **« Quelles sont les stratégies adoptées par les hommes et les femmes des quartiers périphériques, n'ayant pas à leur disposition un mode de transport individuel motorisé (ou recourant essentiellement au transport actif dont la marche ou le vélo), pour accéder aux lieux d'emplois ? Quels sont les facteurs qui conditionnent ces stratégies et comment celles-ci participent-elles à l'amélioration des conditions de vie des populations ? »**

⁴⁹ Les actifs précaires non motorisés sont ceux-là qui ne disposent ni d'automobile, ni de moto

CHAPITRE II

CADRE D'ANALYSE, HYPOTHESES DE RECHERCHE, STRATEGIES METHODOLOGIQUES

Introduction

Le thème de notre thèse porte sur : « *Transports actifs et stratégies d'accès à l'emploi des populations des quartiers périphériques dans les villes africaines : cas de la ville de Ouagadougou* ». Pour opérationnaliser nos travaux de recherche à travers notre cadre d'analyse, la recension des écrits présentée ci-dessus nous sert de « *boîte à outils* » dans laquelle nous puisons le corpus théorique à partir de nos références bibliographiques. Dans notre cadre d'analyse, il est important pour nous de voir comment s'articule la mobilité des actifs précaires à Ouagadougou en rapport avec le motif « **emploi** » qui structure la mobilité quotidienne des actifs dans leurs trajectoires domicile-travail. Ces emplois sont localisés dans les quartiers de résidence, dans les quartiers voisins, dans les quartiers centraux ou dans d'autres quartiers éloignés. Les enjeux sociaux et spatiaux de la mobilité domicile-travail se déclinent finalement à la fois en termes quantitatifs (*nombre de déplacements et distances parcourues par les actifs précaires*) et en termes qualitatifs (*qui a accès à la ville?*). Pour cela, la question des déplacements domicile-travail prend en compte les transformations sociétales profondes, qui sont selon Lannoy et Ramadier (2007, p. 106), **structurelles** (*travail des femmes*), **culturelles** (*compétences en lien avec l'accès aux emplois*), **perceptives** (*appréhension des opportunités*).

Dans ce chapitre réservé à la présentation de notre cadre d'analyse, de nos hypothèses de recherche et de nos stratégies méthodologiques, nous considérons que les actifs diffèrent les uns des autres selon leurs intentionnalités, ils manipulent des comportements, des pratiques, mais aussi des représentations, des désirs et des idéaux, qui sont à leur tour selon Saelens (2008) différents d'un endroit à un autre et d'un acteur à un autre. A cet effet, le concept de stratégies des populations précaires en lien avec leur mobilité correspond aux dispositifs que ces derniers parviennent à mettre en place, sans pour autant

demeurer selon Bonvalet et Fribourg (1990) comme des agents passifs, qui simplement subissent leur sort. Moen et Wethington (1992) considèrent quant à eux que ces populations précaires sont comme des sujets actifs qui prennent des décisions et poursuivent un certain nombre d'objectifs en termes de mobilité, pour accéder aux différents lieux d'activités. C'est pourquoi nous considérons que l'actif précaire mobile reste un acteur social qui « *joue avec les circonstances* », il le fait dans un cadre contraint et structuré. Par ailleurs, nous considérons que les différentes stratégies sont mouvantes et l'adoption de l'une ou l'autre d'entre elles, dépendra des ressources disponibles et de la bonne synchronisation entre les différents facteurs et les stratégies adoptées pour minimiser les effets négatifs et pour optimiser les conditions d'amélioration des conditions de vie. Lorsque les ressources financières du ménage augmentent, la bicyclette devient de moins en moins utilisée, car on peut accéder à un seuil d'investissement meilleur par l'achat d'une moto.

Dans ce chapitre, nous présentons l'importance des facteurs qui affectent la mobilité dans la section 2.1. La question des stratégies de mobilité est abordée dans la section 2.2 et les quatre seuils de mobilité sont présentés dans la section 2.3. Pour comprendre l'agencement des parties composantes de notre cadre analytique, nous présentons ces différents éléments dans la section 2.4 et nos questions spécifiques de recherche sont définies dans la section 2.5. En lien avec chaque question de recherche, nous avons formulé une hypothèse dont l'ensemble est présenté dans la section 2.6. Le mode d'opérationnalisation de nos hypothèses de recherche est détaillé dans la section 2.7, puis dans la section 2.8, il est question de la démarche méthodologique. A cet effet, nous faisons la présentation de nos deux zones d'études dans la section 2.9 et les instruments utilisés pour la collecte et le mode de traitement des données sont développés dans la section 2.10.

2.1 L'IMPORTANCE DES FACTEURS QUI AFFECTENT LA MOBILITÉ

Nous abordons l'analyse des stratégies des acteurs dans notre cadre d'analyse en interrogeant les relations entre les pratiques et les horizons de la mobilité intra-urbaine dans le contexte de Ouagadougou. Les contraintes institutionnelles présentent des limites quant à la mise en place des programmes de jumelage conducteur/passager pour le covoiturage ou l'auto partage ; des mesures d'insertion professionnelle ; des mesures d'aides aux personnes démunies ; des mesures incitatives en faveur des populations captives, tel que cela est pratiqué dans les villes du Nord. Cette faible capacité institutionnelle conduit les actifs précaires vers des modes individuels de déplacements et vers le recours aux réseaux sociaux d'entraide. Ces stratégies composées de : intermodalité, recours aux réseaux sociaux, emplois de proximité et emplois éloignés sont affectées par les déplacements « domicile-travail » d'une

part, et par un ensemble de facteurs composé des facteurs de motilité (*accès aux réseaux de voiries, les compétences, et l'appréhension cognitive des opportunités*), et d'autres facteurs qui sont : *les distances de déplacement et les activités exercées, les situations imprévues, l'aspect genre et les politiques publiques*. Nous développons ces facteurs dans la sous-section 2.1.1 et les autres facteurs qui affectent les stratégies de mobilité sont présentés dans la sous-section 2.1.2 ci-dessous

2.1.1 Les facteurs de motilité

Nous évoquons par ailleurs la notion de motilité proposée par Kaufmann (2006). Cette notion est plus large et met en évidence l'appropriation qui est une des dimensions de la motilité, renvoi aux habitudes, normes et valeurs intériorisées par les individus. Elle suppose de considérer la mobilité comme une pratique et se compose des compétences liées à l'apprentissage d'une capacité. A cet effet, les individus ont des dispositions différentes à agir et penser dans diverses dimensions des pratiques de mobilité quotidienne : l'utilisation des modes de transport, l'appréhension de la coprésence avec des inconnus, la perception des différents territoires urbains. Ces dispositions sont principalement héritées des structures objectives dans lesquelles les individus ont été socialisés, pour certains il s'agit de la cellule familiale (Kaufmann et Jemelin, 2000), d'autres ont été socialisés à travers leur trajectoire de vie et leurs expériences de mobilité. Ces différentes approches nous permettent de comprendre pourquoi, indépendamment des conditions objectives d'accessibilité, un déplacement pourra être vécu comme éprouvant, dans la mesure où l'actif précaire n'est plus adapté à son espace de mobilité, dans ce cas le terme d'appréhension est plus adapté.

En nous inspirant des travaux de Lévy (2000), nous considérons que la motilité se compose de facteurs relatifs aux accessibilités (*il s'agit des conditions dans lesquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large*), aux compétences (*que nécessite l'usage de cette offre*) et à l'appropriation (*qui correspond à l'évaluation de l'offre par rapport à ses projets*). Les analyses menées par Kaufmann ont montré que la motilité apparaît de plus en plus comme une dimension constitutive de la position sociale. Elle peut être considérée comme un capital. A cet égard, nous considérons la motilité comme étant susceptible de prendre différentes formes par le fait qu'il y a des manières différentes d'être mobile et cette multiplication découle de celle des potentiels de vitesse procurés par les moyens de déplacement dont on dispose pour accéder à des territoires beaucoup plus étendus. Un des intérêts de la motilité étant de mettre en évidence les modalités de la transformation du potentiel de mobilité en mobilité proprement dite.

Les « *migrations pendulaires domicile-travail* », entre le centre et la périphérie suscitent la question de la motilité dont les facteurs sont basés sur : l'autonomie des actifs précaires dans leur mobilité, le potentiel de choix de mobilité dont peuvent bénéficier ces derniers et le **capital individuel de mobilité** dont ils disposent. En introduisant le terme « *motilité* » qui désigne *le potentiel de mobilité*, Vincent Kaufmann (2002) le différencie de la « *mobilité* » qui est *un mouvement dans l'espace géographique*. La motilité renvoie à une série de critères qui sont : les aptitudes physiques, les compétences acquises, les aspirations de mobilité, les systèmes techniques de transport et de télécommunication existant et à leur accessibilité par les usagers et aux contraintes spatio-temporelles de la vie quotidienne telles que la localisation du lieu de travail. La motilité renvoie aussi à des connaissances, comme celle des itinéraires les plus rapides dans une ville. A la différence de la « *mobilité* », la « *motilité* » se focalise sur les logiques d'action des acteurs et peut être définie comme étant la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité pour développer ses projets. Nous présentons ci-dessous ces différents facteurs susmentionnés.

✦ L'accessibilité

L'accessibilité renvoie à la notion de service, il s'agit de l'ensemble des conditions en termes de prix, d'horaires, etc. auxquelles une offre peut être utilisée. L'accessibilité aux réseaux de transports concerne à la fois les réseaux de voiries et les réseaux de transports collectifs. Etant donné que le potentiel des ressources urbaines disponibles est diversifié et inégalement réparti à travers la ville de Ouagadougou, ce facteur affecte considérablement les stratégies de mobilité des actifs précaires, qui doivent parcourir à pied ou à vélo des distances importantes souvent au-delà de 15 km pour accéder aux ressources urbaines. En considérant que le vélo est le mode le plus concurrentiel jusqu'à 8 km, et la marche est bonne pour une moyenne de 1,6 km, quand nous faisons la comparaison avec ces actifs précaires qui effectuent des déplacements sur de grandes distances à Ouagadougou, non seulement leurs distances parcourues sont excessives et largement supérieures aux normes occidentales, mais il s'avère aussi que le budget consommé dans leur mobilité est selon Godard (1999) d'environ 20 à 30% en moyenne de l'ensemble de leurs revenus⁵⁰.

Ces actifs ont des revenus fortement limités (*sachant qu'une grande partie des populations précaires vit avec moins de 1\$USA/jour pour satisfaire leurs besoins de base*). Une

⁵⁰Le revenu d'un agent économique désigne « l'ensemble des droits sur les ressources disponibles qui lui sont attribués au cours d'une période donnée sans prélèvement sur son patrimoine ». On distingue **les revenus courants individuels ou d'un ménage** (réputés plutôt récurrents) de type (salaire, rente, pension, intérêts, loyers et dividendes), **pour une entreprise** nous avons les résultats d'exploitation mais **pour une association**, il s'agit des cotisations, subventions, sponsoring et mécénat. **Dans le cas des actifs précaires, leur principale source de revenus est issue de leurs activités** (secteur formel pour certains, secteur informel pour la majorité). En dehors de ces ressources issues de leurs activités, ils perçoivent aussi des **revenus ponctuels à travers les réseaux sociaux d'entraide** (famille, amis, voisinage, institutionnel et ONG).

partie de la population ne parvient pas à épargner de l'argent pour s'acheter un vélo, dont le coût moyen est de 60\$ USA, ce qui constitue une barrière pour plusieurs pour accéder à ce mode de déplacement, réduisant encore davantage leur capacité de mobilité et d'accessibilité aux emplois éloignés. L'enjeu majeur autour de l'accessibilité reste lié à la nécessité de faire face au processus de l'étalement urbain, dont résulte la question de la gestion des pôles de migrations pendulaires domicile-travail entre les quartiers centraux et ceux de la périphérie. A travers cette réflexion que nous développons dans notre thèse, nous mettons en lien l'accessibilité comme un des facteurs de motilité qui affectent les stratégies de mobilité à cause des implications à la fois spatiales (*pénibilité des déplacements*) et financières (*budget de transport ou coûts générés par les déplacements*). Ces implications entrent en ligne de compte dans le choix entre les emplois de proximité versus emplois éloignés (*thème que nous développons dans le chapitre 4 de notre thèse*).

✚ Les compétences

Des innovations techniques et sociales ne cessent de modifier les accès aux systèmes de transports, les compétences et les appropriations qui permettent d'être mobiles. Tout cela impose aux individus et aux groupes sociaux de s'adapter continuellement. A cet effet, les accès changent et l'acquisition de compétences suit elle aussi une révolution. Il en résulte que les compétences sont plus spécifiques et plus interchangeables. Bien des activités professionnelles demandent désormais une faible spécialisation des activités, mais impliquent une capacité d'adaptation. Les compétences se réfèrent aux savoir-faire et au savoir-être des acteurs. Deux aspects sont centraux dans la dimension des compétences : les savoirs acquis et les capacités organisationnelles, comme la manière de programmer ses activités (recherche d'informations, réactivité, etc.). Partant du principe que l'accessibilité n'est pas que physique au sens de l'existence, de la destination et de la disposition des moyens de l'atteindre (*avoir*), mais également pratique, au sens des savoir-faire à mobiliser pour mettre en œuvre ces moyens (*savoir*), et enfin symbolique au double sens des représentations qui déterminent la volonté et le droit d'accéder (*vouloir et pouvoir*). Il est donc nécessaire à cet effet de disposer de compétences pour faire face aux exigences de la mobilité urbaine.

✚ L'appréhension cognitive des opportunités

Dans notre cadre d'analyse, l'appréhension cognitive des opportunités intervient parmi les facteurs de motilité par le fait que le manque de visibilité plus large sur les enjeux urbains vient réduire les possibilités de trouver un bon emploi, qu'il soit de proximité ou éloigné, mais encore faudrait-il que celui-ci soit mieux rémunéré. Ce manque de visibilité empêche d'identifier la localisation des lieux d'emplois à cause d'une faible maîtrise des dynamiques urbaines et de la localisation spatiale des différentes fonctionnalités au sein de la ville, accentuant ainsi le taux

de chômage parmi les actifs précaires. La faible appréhension cognitive des opportunités va également pousser plusieurs actifs vers des emplois de proximité ou vers des emplois à domicile qui sont souvent à faible rendement⁵¹, car ces populations ne savent pas où aller s'implanter dans la ville pour rentabiliser leurs activités commerciales par exemple.

En dehors des facteurs de motilité susmentionnés, nous avons aussi d'autres facteurs qui influencent les stratégies de mobilité tels que : les distances de déplacements et les emplois exercés, auxquels s'ajoutent les situations imprévues, l'aspect genre et les politiques publiques.

2.1.2 L'impact des autres facteurs sur les stratégies de mobilité

Ce deuxième groupe de facteurs affecte aussi soit directement soit indirectement les stratégies de mobilité, mais ces autres facteurs restent fortement conditionnés par le concept de motilité. Dans ce contexte, nous mettons en exergue dans notre cadre d'analyse le fait qu'une bonne harmonisation de l'ensemble des facteurs avec les stratégies de mobilité est indispensable. Nous présentons ci-dessous les particularités de ce deuxième groupe de facteurs.

✚ Les effets liés aux distances de déplacements et aux activités exercées

En faisant le tour des activités exercées dans nos deux zones, nous identifions l'existence de certains emplois qui poussent les actifs vers de grandes amplitudes de déplacements et que nous avons qualifiés **d'emplois à forte mobilité**, compte tenu de la localisation souvent très éloignée des lieux desdits emplois, alors que d'autres sont qualifiés **d'emplois sédentaires** par leur localisation plutôt de proximité. A partir de cette classification des emplois exercés, nous avons des implications sur les amplitudes de déplacements quotidiens des actifs en fonction de leur capacité de mobilité⁵². Nous considérons que la mesure des effets en lien avec les activités exercées sur la mobilité se traduit par les indicateurs tels que : *taux de mobilité, distances et durée des trajets domicile-travail, modes de transport (marche ou vélo), distribution temporelle du motif travail dans le planning des actifs (il y a des activités exercées de jour ou de nuit comme le gardiennage), localisation des activités (à domicile, de proximité dans le quartier, dans les quartiers voisins ou centraux) et le budget-temps de transport qui est la somme des temps passés en déplacement dans une unité de*

⁵¹ Le faible rendement des emplois de proximité et ceux effectués à domicile est causé par le faible niveau économique des populations qui habitent dans les quartiers périphériques. Plusieurs d'entre elles n'ont pas d'économie et sont au quotidien dans une logique de survie.

⁵² Nous mettons en étroite relation la capacité de mobilité définie à travers les facteurs de motilité, et les niveaux de mobilité qui sont quant à eux en rapport avec les activités exercées et les moyens dont dispose chaque actif précaire.

temps (généralement la journée). Ce sont là quelques indicateurs qui traduisent la mesure des effets liés à ce facteur « distance et activités exercées ».

Les effets liés aux distances de déplacement et aux activités exercées peuvent également être traduits à travers les axes de mobilité. Nous développons cette question dans les chapitres 3 et 6. Pour faire nos analyses, nous prenons en compte l'environnement qui entoure les aires circulatoires et qui se caractérise par différentes formes de difficultés rencontrées le long des axes de mobilité telles que : *le déversement des eaux usées sur les voies d'accès, les irrégularités des trajectoires de mobilité, les mauvaises odeurs, les saletés le long des voies, la chaleur, la poussière, le bruit, l'insécurité liée aux agressions par manque d'éclairage public et l'encombrement des trottoirs par des commerçants.* Ces effets liés aux distances de déplacements et aux emplois exercés traduisent ce que nous avons qualifié **d'effets de pénibilité le long des trajectoires de mobilité.**

✚ Les effets liés aux situations imprévues

Parmi les autres facteurs mentionnés dans notre cadre d'analyse et qui affectent les stratégies de mobilité, nous avons les situations imprévues dont les effets générés ont directement des implications sur le bassin résidentiel et sur la capacité de mobilité. Ces situations imprévues peuvent être en rapport avec le cadre familial (*perte du mari, perte d'un membre de la famille*), le cadre bâti ou bassin résidentiel (*les incendies ou inondations du lieu d'habitation*), le moyen de déplacement (*vol survenu sur le vélo ou la moto*), sur le moyen de production (*vol de la charrette, de l'âne, des outils de travail, etc...*) ou sur le lieu d'activité (*vol de la marchandise dans la boutique, dans l'atelier, dans le magasin de vente, etc...*). D'autres situations constituent des imprévues telles que *les guerres civiles et les émeutes de la faim* qui peuvent affecter lourdement la capacité de mobilité et les stratégies de mobilité d'une manière ou d'une autre. **Nous qualifions ces effets générés par les situations imprévues comme étant des amplificateurs de pénibilité,** à cause de leurs impacts qui augmentent de façon exponentielle les difficultés sur les stratégies de mobilité. Cette question des situations imprévues est abordée dans le chapitre 6 de notre thèse. Nous faisons une classification des effets liés aux situations imprévues en deux sous-groupes : les impacts directs sont ceux qui touchent directement la mobilité (*c'est le cas du vol du moyen de déplacement*) et les impacts indirects qui affectent indirectement les stratégies de mobilité via les autres cas mentionnés ci-dessus.

✚ Les effets liés à l'aspect genre

La question du genre intervient de façon transversale dans nos analyses et ce facteur occupe une place centrale dans les enjeux sociaux en rapport avec la mobilité domicile-travail à Ouagadougou. La pertinence de cette question est mise en évidence en comparant

l'enchaînement des parcours, le niveau d'équipement et les amplitudes de déplacements entre les hommes et les femmes. Ce facteur genre fait ressortir les nuances en termes de stratégies de mobilité en expliquant le choix des activités à domicile et celui des déplacements de proximité par les femmes, dont les raisons principales reposent sur *leur faible capacité de mobilité et leurs charges familiales*. Les stratégies de mobilité adoptées par ces dernières vont inévitablement avoir des effets aussi bien sur leurs revenus que sur la typologie des activités qu'elles exercent, et ceci malgré le fait que plusieurs parmi elles sont veuves et responsables des ménages. Elles doivent faire face aux charges liées à la survie de leur famille et à la scolarisation des enfants.

Il ressort par ailleurs que ces femmes sont peu scolarisées et plusieurs parmi elles se déplacent à pied, ce qui limite fortement leurs choix d'emplois et leurs revenus. Face à toutes ces contraintes, une grande partie d'entre elles se replie à l'intérieur des quartiers périurbains, comme stratégie de survie. Dans notre cadre d'analyse, ce facteur en lien avec « *l'aspect genre* » agit directement sur les stratégies de mobilité des femmes dont le faible équipement les réduit à une mobilité dans les limites du quartier.

✦ Les effets liés aux politiques publiques

Nous mentionnons les effets liés aux politiques publiques dans ce groupe des autres facteurs, pour mettre en évidence leurs implications sur les stratégies de mobilité des actifs précaires. Ces effets en lien avec les politiques publiques sont surtout traduits par le faible interventionnisme des pouvoirs publics dans les quartiers périphériques⁵³, ayant des conséquences sur : les emplois, le nombre de déplacements par jour, la durée des trajets, le choix modal, les amplitudes de déplacements, la manière dont les actifs précaires franchissent les lieux, les axes de mobilité en termes de niveau de service des aires circulatoires. Tous ces aspects font que les trajectoires de mobilité sont vécues différemment⁵⁴ selon l'approche modale et selon le niveau de défektivité des aires circulatoires, sujet que nous abordons dans notre chapitre 7 sur la question de l'accessibilité.

Ces caractéristiques des aires circulatoires influencent fortement non seulement le confort, mais aussi le temps et les distances de déplacement. A cet effet, nous considérons que la mesure des impacts liés aux politiques publiques sur les stratégies de mobilité se mesure en termes de consommation de service⁵⁵ dont les pouvoirs publics en sont les précurseurs. Les implications des pouvoirs publics sont également analysées au niveau des

⁵³ Le faible interventionnisme des pouvoirs publics dans les quartiers périphériques est visiblement traduit par le manque des infrastructures de base, par le manque des transports collectifs et d'urbanisation, faisant de ces zones périphériques des aires de spontanéité.

⁵⁴ La différenciation des aires de déplacements est basée sur le fait que les trajectoires sont vécues différemment selon qu'on se déplace à pied qu'à vélo.

⁵⁵ Par service dans notre cas, nous entendons le niveau de service des aires de mobilité qui selon leur état, réponde à un seuil de satisfaction des usagers qui sont les actifs précaires dans notre cas.

interventions dans le cadre des situations imprévues que nous abordons dans le chapitre 6 de notre thèse.

2.2 LES STRATÉGIES DE MOBILITÉ

Le caractère glissant des stratégies est plus ou moins accentué d'un actif précaire à un autre et d'un endroit à un autre. Il en résulte des actions en fonction des dispositifs individuels face à un système de mobilité contraignant, un espace urbain et une dynamique urbaine incertaine. Les différentes stratégies adoptées par les actifs précaires sont les suivantes : ***l'intermodalité, les réseaux sociaux, les emplois de proximité/éloignement***. Ces différentes stratégies sont qualifiées comme étant « ***des exutoires de survie***⁵⁶ ». Elles ne sont pas mutuellement exclusives et se complètent. Un actif peut adopter plusieurs stratégies et le choix des stratégies qu'un actif aura effectué, a une influence sur le processus d'amélioration des conditions de vie. Les différentes stratégies sont présentées ci-dessous et participent aux processus de mobilité urbaine. Elles sont renforcées par les facteurs de motilité (*l'accessibilité, la compétence et l'appréhension cognitive*).

✚ La stratégie d'intermodalité

La stratégie d'intermodalité ou « ***le cocktail transport*** » consiste à combiner 2 ou 3 modes de transport pour une même destination. Dans notre cadre d'analyse, nous abordons cette stratégie d'intermodalité selon le contexte de nos deux zones d'études, à cet effet, cette stratégie consiste à combiner : ***marche-bus ; marche-taxi ou vélo-taxi***. L'intermodalité vélo-bus y est exclue compte tenu du fait que les bus à Ouagadougou ne peuvent pas prendre de vélos et ne peuvent accéder dans les limites des quartiers périphériques. Cependant, l'intermodalité vélo-bus est acceptable dans les déplacements interurbains, en mettant le vélo sur le porte-bagage situé sur le toit des minibus.

Malgré l'existence de la stratégie d'intermodalité, il y a tout de même peu d'actifs qui l'adoptent parmi notre population cible, car plusieurs d'entre eux préfèrent simplement se limiter à une approche mono modale dans leurs déplacements éloignés. Ces déplacements sur de longues amplitudes concernent l'accès aux lieux d'emplois éloignés ou des visites (*à la famille ou chez des amis*), et sont effectués à pied, à vélo ou avec la moto. Les questions en lien avec l'intermodalité et les emplois de proximité/éloignement sont abordées dans le chapitre 3 de notre thèse.

⁵⁶Exutoire a pour étymologie en latin « *exutus* », qui signifie : dispositif qui sert de trop plein ou qui sert à juguler un excédent. Au sens figuré, il s'agit d'une activité qui sert de dérivatif à ce qui gêne ou à ce qui embarrasse. L'exutoire correspond aussi à ce qui permet de soulager, de se débarrasser de quelque chose de gênant et a pour synonyme « dérivatif ». Dans notre contexte, l'exutoire de survie est simplement une issue alternative pour sortir de la précarité.

✦ Les stratégies basées sur l'appui des réseaux sociaux

Ces stratégies sont basées sur une mobilité sociale et interviennent comme supports aux processus de mobilité urbaine. L'apport de ces réseaux sociaux dans la mobilité des actifs précaires est constitué par : les réseaux de famille, d'amis, de voisinage et par les réseaux informels en lien avec *l'État, le milieu associatif et celui des coreligionnaires*. Leurs implications dans les stratégies de mobilité s'inscrivent dans une dynamique sociospatiale de relations qui favorisent la connexion des actifs précaires à ce potentiel de ressources matérielles, financières, humaines, informationnelles, qui constituent le capital social de ces différents réseaux dans la réalisation de buts communs. Ceux qui trouvent un appui, aussi ponctuel soit-il, auprès de ces réseaux sociaux d'entraide, peuvent voir s'améliorer leur situation momentanément.

Ces réseaux sociaux constituent un apport considérable à la mobilité par exemple à travers la mutualisation du vélo pour accéder au lieu d'emploi, mais par conséquent cette démarche impose une mobilité dépendante. Les actifs qui font de la marche leur principal mode de déplacement vont recourir aux réseaux sociaux de voisinage ou auprès d'un parent pour emprunter un vélo ou pour se faire remorquer⁵⁷. D'autres actifs bénéficient du soutien des réseaux sociaux issus des organisations non gouvernementales (ONG) qui apportent souvent dans les quartiers périphériques une aide d'appoint du point de vue alimentaire. Cependant, les actifs précaires qui vivent en autarcie en s'enfermant sur eux-mêmes manquent toutes les opportunités qu'offre l'apport des réseaux sociaux.

En termes d'apport, la famille fournit l'aide la plus constante et la plus régulière à cause de la forte densité relationnelle au sein des ménages et au sein des réseaux de famille. Outre les réseaux de famille, il y a aussi les réseaux d'amis et de voisinage qui occupent également une place capitale dans les ressources qui participent aux stratégies de mobilité, à cause de l'effet de proximité spatiale et relationnelle. L'assistance de ces réseaux d'amis et de voisinage est non négligeable. Il s'entremêle des pratiques d'échanges et d'entraides autour du capital social généré par ces différents réseaux. L'apport de ces réseaux est diversifié et peut s'étendre sur le court, moyen et long terme et tous ces enjeux liés aux réseaux sociaux sont traités dans le chapitre 4 de notre thèse.

✦ Les stratégies basées sur les emplois de proximité/éloignement.

A Ouagadougou, le fait que les actifs précaires soient localisés dans les quartiers périphériques, alors que leurs activités sont réparties dans l'ensemble de la ville et particulièrement dans les quartiers centraux, donne lieu à un modèle pendulaire de déplacements de type polycentrique, mais avec une forte centralité vers les quartiers centraux,

⁵⁷ Le terme remorquage signifie se faire embarquer par une autre personne. Certains le font à vélo mais cette pratique s'adapte beaucoup mieux quand un des parents, amis ou voisins possèdent une moto et peut embarquer la deuxième personne à l'arrière. Il est courant de voir 3 personnes sur une même moto à Ouagadougou.

ce qui conduit les actifs précaires à une mobilité dépendante entre les quartiers périphériques et centraux. Les effets produits par ces facteurs se traduisent concrètement par des formes de déplacement de proximité dans des rayons $R < 1,5$ km ou d'éloignement pour des rayons $R > 15$ km en fonction de la capacité de déplacement et en fonction de la typologie des activités exercées. L'exercice des emplois de proximité rencontre des limites imposées par les facteurs tels que la disponibilité des fonds ou la faiblesse des revenus des actifs précaires *qui gagnent en moyenne 1\$/jour*, et cela constitue un obstacle pour démarrer une activité de proximité, mais aussi faudrait-il trouver une dynamique urbaine qui s'y prête pour rentabiliser ladite activité.

Par ailleurs, le choix des déplacements de proximité est surtout adopté par les personnes qui ne peuvent pas se déplacer sur de longues distances par manque de vélo. La majorité des actifs qui s'orientent vers cette option sont les femmes qui exercent en grande partie dans le domaine commercial de petite échelle. Puisque les meilleurs emplois sont situés dans les quartiers centraux ou dans d'autres quartiers qui abritent des activités administratives, de production, de distribution ou de la petite industrie, cette mobilité dépendante qui se développe donne lieu à une tension spatio-temporelle accrue en termes de flux de mobilité et au développement de nouveaux styles de vie (*exemple les actifs qui passent midi au travail faute de moyens pour revenir à la maison pendant la pause de midi*⁵⁸). Pour évaluer les effets des distances de déplacements sur la mobilité des actifs, notre analyse est faite suivant l'approche **espace-temps-activités** que nous développons dans le chapitre 3 de notre thèse.

2.3 LES QUATRE SEUILS DE MOBILITÉ

Dans notre travail, nous considérons comme **actifs précaires**, ces populations en âge de travailler (*âgé de plus de 18 ans*), vivant dans les quartiers périphériques dans des conditions de pauvreté occasionnées par la précarité dont les racines sont à la fois culturelles, sociologiques, économiques et politiques. Nous considérons dans notre analyse, trois types d'actifs précaires : les actifs qui résident et travaillent dans le même quartier ; les actifs sortants qui résident dans le quartier, mais quittent pour aller travailler dans d'autres quartiers ou dans les quartiers centraux et les actifs entrants qui viennent travailler dans le quartier, mais habitent dans une autre zone.

La pauvreté qui affecte ces actifs précaires se traduit par l'absence de moyens pour combler un niveau minimum de besoins de base dans la vie quotidienne et se traduit par des

⁵⁸ La journée de travail est organisée à Ouagadougou avec une pause entre 12h00 et 15h00 pour la pause repas, au cours de laquelle les employés vont généralement à leur domicile pour le lunch et ils reviennent dans l'après-midi. Cette option est adoptée pour éviter de préparer un autre budget pour les repas hors du ménage. Les actifs qui n'ont pas une capacité de déplacement adaptée préfèrent passer midi sur le lieu de travail.

conditions de vie précaires. La notion de pauvreté est glissante, relative dans l'espace et dans le temps, puis celle de revenu revêt un caractère aléatoire dans un contexte où prédomine le secteur informel. Par contre, **la notion de besoin** contextualise les difficultés ressenties par les ménages dans leur vie courante, par exemple *contraintes budgétaires, restrictions de consommation, difficultés de logement, vulnérabilité, faible accessibilité aux équipements de base et faible niveau de mobilité*. **La précarité** correspond quant à elle au manque de ressources pour répondre aux différents besoins vitaux (*manger, dormir sous un toit, boire de l'eau potable, se déplacer,...*) et influence fortement les conditions de mobilité des populations précaires dans les quartiers périphériques. Pour cette raison, les stratégies de mobilité qu'un actif aura adoptées produisent un processus de mobilité dont le résultat est d'améliorer les conditions de vie des populations précaires et à cet égard, ce processus entraîne une évolution d'un seuil de mobilité à un autre.

Dans notre cadre d'analyse, nous avons fixé quatre seuils de mobilité en relation avec les stratégies de mobilité qui sont présentées ci-dessus (*l'intermodalité, les réseaux sociaux et les emplois de proximité/éloignement*). Chacun de ces seuils correspond à un niveau de mobilité que peut atteindre chaque actif précaire à la suite des stratégies adoptées. Cela met en évidence le fait que les actifs qui savent harmoniser les facteurs et les stratégies de mobilité pourront atteindre une évolution plus rapide des différents seuils de mobilité. Il s'agit de *passer graduellement de la mobilité de survie au seuil de la mobilité de subsistance, puis de la mobilité de subsistance à la mobilité d'épargne, puis de la mobilité d'épargne à la mobilité d'investissement*. Les meilleures combinaisons et harmonisations entre facteurs et stratégies conduisent à de meilleures performances qui permettent de trouver une voie de sortie face aux enjeux de survie. Chacun des seuils de mobilité permet d'atteindre un niveau d'amélioration des conditions de vie dont l'analyse est faite au chapitre 6 de notre thèse. Pour évaluer l'amélioration des conditions de vie, chaque seuil de mobilité dépend de trois indicateurs qui sont : **le niveau de pénibilité** vécu à travers les conditions de mobilité, **le secteur d'activités** (formel/informel), **la stabilité des emplois exercés** et **le niveau des revenus**. Nous présentons ces différents seuils de mobilité dans le tableau 2.1 ci-dessous, dans lequel nous avons mis en gris les cases qui correspondent à chaque seuil de mobilité et à l'aide duquel nous faisons l'analyse des pondérations qui permettent d'accéder de la mobilité de survie à la mobilité de subsistance, puis de la mobilité d'épargne ou d'accumulation à la mobilité d'investissement ou de développement.

Dans cette section, nous abordons la question du seuil de mobilité de survie dans la sous-section 2.3.1. Dans la sous-section 2.3.2, nous présentons le seuil de la mobilité de subsistance, puis dans la sous-section 2.3.3, il s'agit du seuil de la mobilité d'épargne et enfin du seuil de la mobilité d'investissement dans la sous-section 2.3.4.

Tableau 2.1 Détermination des seuils de mobilités

Evaluation des indicateurs qui fixent le processus évolutif des seuils de mobilité															
Seuils de mobilité en fonction des indicateurs	Pénibilité			Secteur d'activité			Stabilité des emplois en durée maximum (années)			Revenus					
	Facteurs d'évaluation de la pénibilité			Secteur informel		Secteur formel	Très instable		Instable	Stable	Niveau des revenus en \$/jour (1\$USA = 500 francs cfa)				
	Intensité de la pénibilité des seuils de mobilité	Nombre d'années cumulées de marche (années)	vétusté du vélo en nombre années utilisation (années)				0-1	1-3	>3	<1\$/j	1-2\$/j	3-4\$/j	5-6\$/j	7-8\$/j	9-10\$/j
Mobilité de survie	P5	5 - 10	1 vélo												
	Très fort		>15 ans												
Mobilité de subsistance	P4	1 - 5	1 à 2 vélos												
	Assez fort		10 - 15												
Mobilité d'épargne ou accumulation	P3		1 à 3 vélos												
	Fort		5 – 10 ans												
	P2		1 à 4 vélos												
	Moyenne		3 – 5 ans												
Mobilité d'investissement ou développement	P1		>4vélos												
	Passable		1 – 3 ans												
	P0		moto												
	Faible														

Proposé par l'auteur

N.B. : Quand on parle de conditions de vie, c'est un tout. Il y a une graduation en termes de revenus et stabilité des emplois, mais aussi en termes de pénibilité et les différents seuils dépendent de ces variables

2.3.1. Le seuil de mobilité de survie

Dans notre cadre d'analyse, l'approfondissement du concept de « *mobilité de survie* » nous permet de comprendre la manière dont la précarité façonne la mobilité quotidienne. L'image que donne la mobilité de survie est celle d'une personne qui cherche à sortir la tête de l'eau pour pouvoir respirer de l'air pur. En d'autres termes, nous assimilons ce seuil de mobilité avec le cas d'un actif qui vit en dessous des limites de ses besoins vitaux essentiels. L'actif qui se trouve dans ce seuil de mobilité n'a pas le minimum de satisfaction de ses besoins vitaux. La notion de besoin apparaît comme étant une notion fondamentale qui se rapporte à l'homme dans sa totalité et dans son unité, et demeure étroitement liée au **concept de mobilité de survie** qui désigne un contexte de **faible niveau de mobilité**⁵⁹ ou par une **faible capacité de mobilité**⁶⁰ face à la dispersion souvent éloignée des différents pôles d'activités dans l'espace urbain. Les populations précaires assujetties à cette forme de mobilité dite de survie sont « *mobiles-malgré-tout* », et sont confrontées à plusieurs contraintes extérieures **d'ordre social** (les conflits d'usage des aires circulatoires, inégalités d'accès aux emplois selon le genre et faible équipement de mobilité pour les femmes); **d'ordre politique** (inaccessibilité des transports publics dans les quartiers périphériques et sous-emploi); **d'ordre économique** (vétusté⁶¹ du moyen de déplacement, faible revenu, manque de ressource pour s'acheter un vélo) et **d'ordre environnemental** (irrégularités⁶² des trajectoires de mobilité, les mauvaises odeurs, les saletés le long des voies, la chaleur, la poussière et le bruit).

Ces déplacements longs et pénibles effectués à pied ou à vélo, avec un investissement important en ressources en termes de temps, sont accompagnés d'une fatigue physique et psychologique qui est imposée à la personne et à sa famille traduisant le caractère de la pénibilité de la mobilité des populations précaires. Ces personnes vont malgré toutes ces difficultés vers des ressources lointaines. Dans ce contexte, la mobilité de survie est caractérisée par le fait qu'un actif précaire serait prêt à supporter le coût d'un déplacement même si les bénéfices engendrés de ce déplacement ne sont pas supérieurs à la somme des coûts à supporter (*il s'agit d'une approche avantages/coûts dont les coûts sont représentés par la somme des efforts fournis*). A cet égard, le terme « **survie** » traduit les conséquences de la précarité et de toutes formes de limites qui peuvent être spatiales (*en termes d'espace de*

⁵⁹ Le niveau de mobilité est traduit par le nombre moyen de déplacements quotidiens effectués par une personne.

⁶⁰ La capacité de mobilité est définie en fonction des moyens de déplacement que possède ou non, l'actif précaire concerné. La capacité de mobilité est nulle pour un captif qui ne dispose même pas d'un vélo pour se déplacer.

⁶¹ Dans nos zones d'études, certains actifs possèdent des vélos qu'ils utilisent depuis plus de 15 ans. Ces vélos sont pour la plupart sans frein et sans phare.

⁶² Nous entendons par irrégularité des trajectoires de mobilité, toutes les déformations qui apparaissent sur les surfaces de roulement (nids de poule, ravinements, ...) y compris le manque de linéarité des trajectoires occasionné par le manque d'urbanisation (exemple le cas des rues qui se faufilent entre les cases allongeant ainsi le trajet par des formes sinusoïdales à travers les concessions).

mobilité), financières ou matérielles, et qui empêchent d'accéder aux ressources urbaines, nécessaires à l'amélioration des conditions de vie des actifs précaires. Les actifs à faible capacité de mobilité vont se limiter à une mobilité de proximité à cause de leur faible capacité de mobilité pour affronter de longues distances. A cet égard, le choix des modes de déplacement dépend de *la capacité individuelle ou collective de mobilité*. Nous présentons ci-dessous l'évolution des trois indicateurs « **pénibilité, emplois et niveau des revenus** » en lien avec le seuil de mobilité de survie.

➤ **La pénibilité**

La rareté des emplois disponibles à proximité des lieux de résidence a pour conséquence de grandes pendularités vers les lieux d'emplois éloignés des lieux d'habitation. Cet éloignement des lieux d'activités est déjà en soi une source de pénibilité pour des déplacements effectués à pied ou à vélo. Face à cette situation vient s'ajouter l'implication de l'état des trajectoires de mobilité, qui se traduit par leur défectuosité en termes de faible niveau de service et par toutes sortes d'encombrements rencontrés sur les rues. Il s'agit d'un vrai parcours de combattant qu'il faut effectuer chaque jour à pied ou à vélo, avec un investissement important en ressources (*en termes de temps, effort physique et moral*).

Dans l'évaluation du niveau de pénibilité comme indicateur de la mobilité de survie, nous avons intégré le nombre d'années depuis quand la personne utilise la marche comme mode de déplacement et la vétusté du vélo qui désigne le nombre d'années depuis quand la personne utilise le même vélo comme mode de déplacement. A cet égard, **la pénibilité est considérée comme indicateur pour le seuil de la mobilité de survie avec une valeur P5** qui correspond à un niveau de pénibilité très fort et les variables constitutantes en sont : nombre d'années de marche = 5 à 10 ans et possession d'un seul vélo pour tout le ménage, dont l'âge est supérieur à 15 ans. Après avoir évalué le niveau de la pénibilité, le second indicateur correspond à la stabilité et la typologie des emplois exercés.

➤ **Secteurs d'activités et stabilité des emplois**

Dans ce contexte lié au secteur d'activité et à la stabilité des emplois, les variables qui permettent de faire l'évaluation de cet indicateur sont le secteur d'activité qui peut être formel ou informel et la stabilité des emplois qui est traduite en termes de nombre d'années d'exercice du même emploi. Le seuil de la mobilité de survie correspond à une forte instabilité des emplois, dont la durée varie entre zéro et une année. Ces emplois sont majoritairement dans le secteur informel.

➤ **Le niveau des revenus**

Les $\frac{3}{4}$ de la population des quartiers périphériques de Ouagadougou, vivent dans la précarité à cause de leurs faibles revenus. Les effets produits par cette limite financière sur leur

mobilité se traduisent par un faible équipement des ménages. En considérant le seuil de la mobilité de survie, l'indicateur du niveau des revenus se situe au « niveau 0 » qui est le plus faible et qui correspond à un revenu <1\$ USA/jour. Dans ces conditions, ces populations précaires n'arrivent pas à subvenir totalement à leurs besoins de base et se déplacent dans des conditions contraignantes, et sont aussi marquées par le caractère de handicap de tout genre similaire aux situations ci-dessous :

a) Selon la classification de l'Organisation des Nations Unies (O N U) il faut entendre par handicap la perte ou la restriction des possibilités de participer à la vie de la collectivité à égalité avec les autres, le mot lui-même désignant implicitement le rapport entre le handicapé et son milieu. Cette classification a été adoptée en assemblée générale des Nations Unies, le 4 mars 1994.

b) D'après la classification de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) « handicap » est un terme générique désignant les déficiences, les limitations d'activité et les restrictions de participation. Cette classification a été adoptée par l'OMS le 22 mai 2001.

c) Ainsi donc, pour le colloque sur les transports qui s'est tenu fin 2000 à l'UNESCO, les Passagers à mobilité réduite sont toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, les personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant une charge encombrante et personnes avec enfants y compris enfants portés au dos ou dans les bras et personnes démunies). Le « guide de bonnes pratiques pour améliorer les transports pour les personnes à mobilité réduite » mentionne que les personnes à mobilité réduite constituent un vaste groupe de la population, dont font partie celles qui pour cause d'accident, de maladie ou d'affection congénitale éprouvent des difficultés à se déplacer, à voir, à entendre ou à comprendre, ainsi que les personnes souffrant de déficience temporaire, mais aussi les personnes précaires.

2.3.2 Le seuil de la mobilité de subsistance

Le seuil de la mobilité de subsistance correspond à un niveau légèrement supérieur à la mobilité de survie. C'est le cas des actifs précaires qui possèdent une petite expérience professionnelle⁶³ ou qui ont un métier stable. Ils peuvent se déplacer le plus rapidement et le plus loin possible⁶⁴ ayant ainsi des privilèges par rapport à ceux qui se déplacent à pied. Pour cette raison, la capacité de mobilité demeure une ressource de plus en plus décisive pour

⁶³ Par expérience professionnelle, nous entendons la maîtrise d'un métier qui peut offrir de bonnes opportunités en termes d'emplois. Un actif qui quitte le village (milieu rural) et qui vient s'installer dans la capitale en ayant un métier, a plus d'atouts pour sortir de la précarité que celui qui n'a aucun métier.

⁶⁴ C'est le cas de ceux qui possèdent au moins un vélo.

marquer la différence entre le seuil de la mobilité de survie et celui de la mobilité de subsistance. Comme nous l'avons effectué précédemment dans l'évaluation du seuil de mobilité de survie, nous avons déterminé les indicateurs qui caractérisent le seuil de mobilité de subsistance de la manière suivante.

➤ ***La pénibilité dans la mobilité de subsistance***

Dans l'évaluation de la pénibilité, nous avons intégré le nombre d'années depuis quand la personne utilise la marche comme mode de déplacement et cette durée varie entre 1 – 5 ans. Par ailleurs, nous prenons en compte la vétusté du vélo qui désigne le nombre d'années depuis quand la personne utilise le même vélo comme mode de déplacement et cette durée varie entre 10 – 15 ans. Les quelques ressources disponibles dans le ménage permettent à ces actifs de payer un deuxième vélo, surtout si les deux (époux et épouse) travaillent. A cet égard, le niveau de pénibilité pour le seuil de la mobilité de subsistance correspond à P4 qui se traduit par une pénibilité qualifiée de « assez forte » et qui en termes de consistance est légèrement améliorée par rapport au seuil de mobilité de survie. Après avoir évalué ce niveau de la pénibilité, le second indicateur correspond à la stabilité et la typologie des emplois exercés

➤ ***Le secteur d'activités et stabilité des emplois***

L'individu qui se trouve dans le seuil de la mobilité de subsistance vit avec le juste nécessaire et ne peut épargner assez de ressources, car les activités exercées sont en majorité dans le secteur informel et ne favorisent pas l'épargne, certains actifs arrivent par leurs qualifications à trouver un emploi dans le secteur formel, mais leur revenu sert juste à répondre aux besoins de base de la famille. Dans ce seuil de mobilité de subsistance, il y a une amélioration en ce qui concerne la durée des emplois qui varie de 0 à 3 ans. Par ailleurs, cette stabilité assez bonne des emplois permet de faire face aux effets de la pénibilité.

➤ ***Le niveau des revenus dans la mobilité de subsistance***

Dans le seuil de la mobilité de subsistance, le faible niveau d'épargne résulte du fait que ces actifs, dont plusieurs exercent dans le secteur informel et ne reçoivent que le salaire minimum. Cependant, ces derniers parviennent à trouver des compensations à travers la stabilité de certaines activités. Un actif qui parvient à garder son emploi pendant une période de 3 ans en moyenne voit s'améliorer sa situation et son niveau des revenus. L'atout important est basé sur l'amélioration de la capacité de mobilité des ménages et à ce sujet, certains ménages qui vivent dans le seuil de la subsistance possèdent au moins 2 vélos avec un seuil de revenus qui se situe au niveau 1 = 1 à 2\$/j. Ce niveau de revenus permet à un ménage de

pouvoir joindre les deux bouts, mais les charges de la famille empêchent d'épargner. La capacité de pouvoir épargner n'apparaît possible qu'au seuil de la mobilité d'épargne.

2.3.3 Le seuil de la mobilité d'épargne

Ce seuil de mobilité est caractérisé par deux sous-niveaux, qui sont pondérés par un processus d'accumulation progressif de ressources en termes des revenus et de baisse de la pénibilité.

➤ La pénibilité dans la mobilité d'épargne

Dans ce seuil de la mobilité d'épargne, l'actif précaire a déjà dépassé les seuils de la survie et de la subsistance et tend vers des objectifs d'accumulation de biens matériels et financiers. Dans ce contexte, nous qualifions la pénibilité à deux niveaux, P2 (*moyenne*) et P3 (*forte*). Cela se traduit concrètement par le fait que ces actifs qui arrivent à ce seuil de mobilité ne font plus de la marche leur principal mode de déplacement. Dans le niveau de pénibilité P3, ils ont 1 à 3 vélos dont le niveau de vétusté varie entre 5 et 10 ans. Pour ceux qui sont au niveau de pénibilité P2, ils ont 1 à 4 vélos dont la vétusté est de 3 à 5 ans.

A partir du seuil de la mobilité d'épargne, l'actif précaire a commencé réellement à ressentir un équilibre et sa pénibilité s'est sensiblement améliorée. Par ailleurs, les ménages qui sont à ce seuil de mobilité ont déjà une autonomie de leur mobilité grâce au nombre de vélos disponibles pour les membres du ménage.

➤ Le secteur d'activités et stabilité des emplois

L'actif précaire qui évolue au stade de la mobilité d'épargne trouve des emplois dont la durée varie entre 1 à 3 ans. Certains emplois peuvent avoir des durées <3ans dans le cas du premier sous-niveau, par contre dans le second sous-niveau la durée dépasse les 3 ans avec des activités qui peuvent varier entre les deux secteurs d'activités (formel et informel). La durée et la stabilité des emplois sont les principaux facteurs pour franchir le seuil de la mobilité d'épargne.

➤ Le niveau des revenus dans la mobilité d'épargne

En termes de revenus, les actifs qui parviennent au stade de la mobilité d'épargne se distinguent par deux niveaux de revenu. Le niveau 2 est marqué par des revenus compris entre 3 et 4\$/j et le niveau 3 est constitué par ceux dont les revenus sont compris entre 5 et 6\$/j. Ces niveaux de revenu sont supérieurs au seuil minimal de 1\$ USA/jour. C'est ainsi que ces actifs parviennent à intégrer le processus d'accumulation ou d'épargne.

2.3.4 La mobilité d'investissement

Le stade de la mobilité d'investissement correspond à celui où l'actif précaire fait face à ses charges familiales, il peut épargner et s'engager désormais dans le processus d'amélioration des conditions de vie des ménages. A ce seuil de mobilité, lorsque les ressources financières du ménage augmentent, l'actif précaire peut investir un peu plus dans l'amélioration de son confort ou au sein du cadre bâti. Il peut aussi investir un peu plus dans son budget de transport, car une fois qu'on arrive à ce seuil de mobilité, la bicyclette⁶⁵ devient de moins en moins utilisée, car on peut accéder à l'achat d'une moto. Dans ce contexte, plusieurs actifs sont considérés avoir atteint leur autonomie dans la mobilité.

➤ **La pénibilité dans la mobilité d'investissement**

Les effets de la pénibilité sont sensiblement amoindris à ce stade de la mobilité, c'est pourquoi nous avons considéré pour ce seuil de mobilité, les 2 niveaux de pénibilité qui sont : P0 (*faible*) et P1 (*passable*). Ces populations précaires voient leurs trajectoires de mobilité se diversifier dans de très longues distances. Il en résulte le fait que l'amélioration des revenus et des conditions de mobilité entraîne une augmentation des distances de déplacement. C'est ainsi que plusieurs actifs qui sont au stade de la mobilité d'investissement évoluent dans un rayon de mobilité au long cours (*cas de $R > 15$ kms*). Quelques-uns parmi eux vont jusqu'à effectuer des mouvements migratoires vers la Côte d'Ivoire où vers l'Europe. Ceux parmi les actifs restés dans le pays perçoivent des ressources financières de la part des parents partis à l'étranger et cela leur donne un écart considérable en termes de revenus. Il y a aussi le groupe des actifs qui vont travailler quelques années à l'étranger et à leur retour, les fonds recueillis leur permettent d'ouvrir un commerce ou une petite et moyenne entreprise. Ceux parmi ces actifs qui ont pu s'acheter une moto voient disparaître l'épuisement qui résulte de l'usage du vélo et leur vitesse de mobilité s'accroît considérablement. Cependant, les actifs qui se déplacent à vélo dans ce seuil de mobilité d'investissement ont en général un vélo neuf et en bon état.

➤ **Le secteur d'activités et stabilité des emplois**

Le choix des activités exercées par les actifs précaires qui sont dans ce stade de mobilité est dans le secteur formel ou informel avec des pendularités très élevées (*$R > 15$ kms*). Le fait de se déplacer plus loin présente aussi l'avantage de trouver de meilleurs emplois qui permettent aussi à leur tour d'améliorer la situation des ménages et d'enclencher le processus d'investissement. La durée des emplois dans ce stade de mobilité dépasse en général les trois ans.

⁶⁵ (il faut en moyenne 60\$ USA pour s'acheter un vélo contre 600\$ pour une moto)

➤ **Le niveau des revenus dans la mobilité d'investissement**

Le niveau des revenus des actifs qui évoluent au seuil de la mobilité d'investissement varie pour le premier groupe de niveau 4 = 7 à 8\$/j et pour le second groupe de niveau 5 = 9 à 10\$/j qui correspond aux revenus de la classe moyenne⁶⁶ à Ouagadougou. Le réseau de famille devient plus actif surtout pour ceux qui ont des parents à l'étranger, dont l'apport perçu vient donner une bouffée d'oxygène aux actifs qui exercent à Ouagadougou. Ce seuil de revenus permet de répondre aux besoins des ménages et de faire des placements capitalisables dans une diversité d'activités particulièrement dans le domaine informel.

2.4 Présentation du cadre d'analyse

Dans notre cadre d'analyse que nous présentons dans la figure 2.1 ci-dessous, nous mettons en lien les différentes composantes qui rentrent dans le processus des stratégies de mobilité des actifs précaires à Ouagadougou. Nous abordons cette analyse de façon plus détaillée dans le chapitre 6 de notre thèse.

Il ressort de cette approche une perspective évolutive à travers les seuils de mobilité. L'adoption des stratégies susmentionnées permet d'accéder aux différents seuils de mobilité suivants : de survie, de subsistance, d'épargne et enfin d'investissement, qui ont pour implications l'amélioration des conditions de vie des populations actives précaires. Les indicateurs de mesure de l'amélioration des conditions de vie sont : l'autosuffisance et l'autonomie des déplacements, la gestion du temps, l'amélioration des revenus et du confort familial et l'acquisition des biens et équipements au sein des ménages. Nous présentons ci-dessous notre cadre d'analyse en montrant ses différentes composantes.

⁶⁶ En termes de revenus à Ouagadougou, un agent cadre dans l'administration a une rémunération moyenne de 12 à 15 \$/jour, alors que dans le secteur privé ce montant est d'environ 13 à 20 \$/jour.

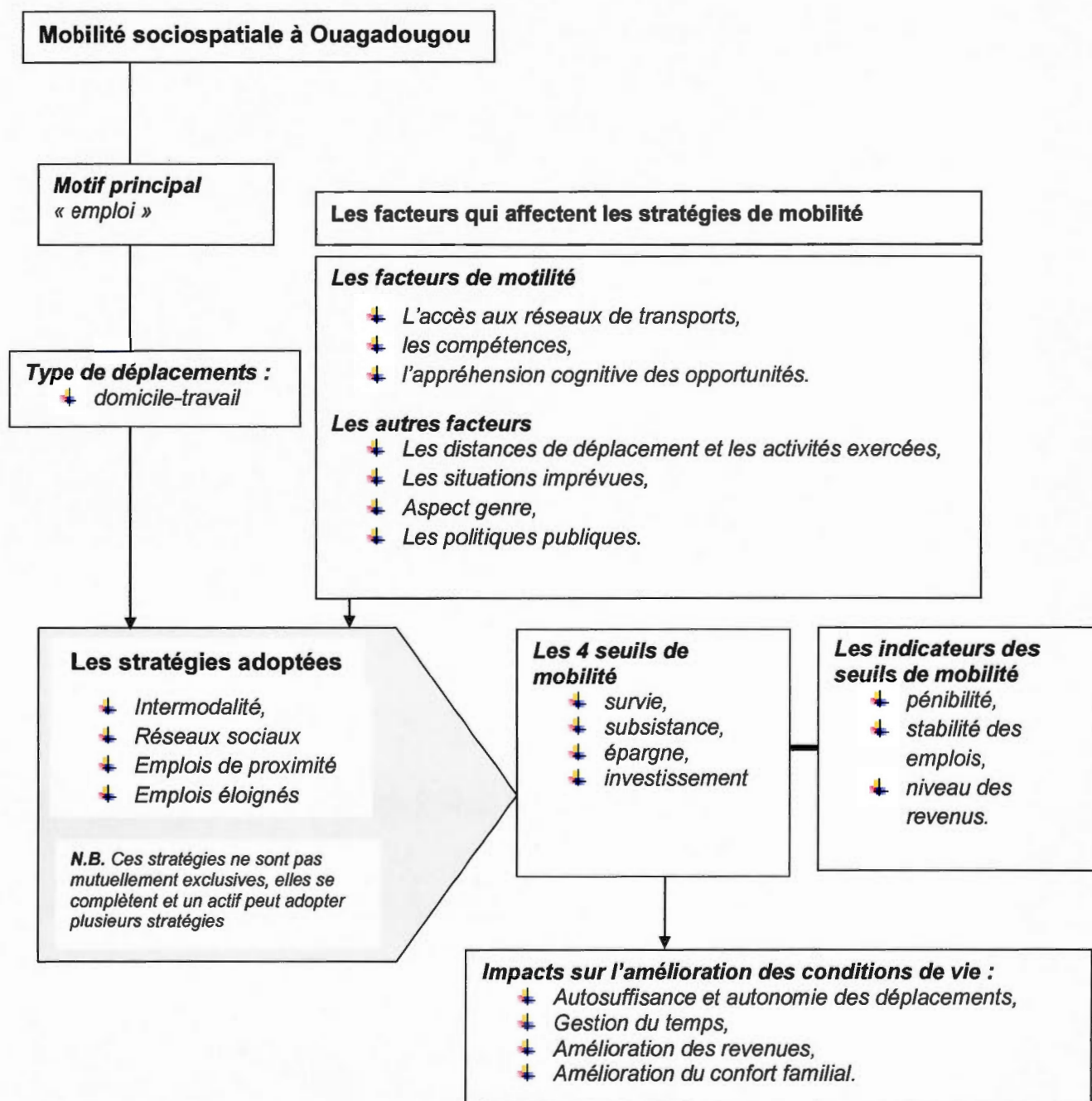


Figure 2.1 Cadre d'analyse (proposé par l'auteur)

2.5 Les questions spécifiques de recherche

Après avoir présenté les différentes articulations du cadre d'analyse dans la section précédente, nous abordons dans la présente section, les questions de recherche qui permettront l'opérationnalisation de nos analyses. A cet effet, partant du fait que les stratégies adoptées par les actifs précaires ont un caractère plutôt glissant selon l'individu et selon le lieu où la personne évolue, il est donc nécessaire de mettre en liaison les différentes stratégies de mobilité qui sont *l'intermodalité, les réseaux sociaux, les emplois de proximité/éloignement* avec les quatre seuils de mobilité présentés ci-dessus et ensuite de voir comment s'opérationnalise l'amélioration des conditions de vie des actifs précaires en adoptant l'une des quatre stratégies ci-dessus ou en faisant une combinaison entre elles. Nos questions spécifiques sont les suivantes.

1) Quel est l'impact de deux distances variées par rapport au centre-ville, sur les déplacements et sur les emplois occupés par les actifs précaires, en considérant qu'ils adoptent les modes actifs (marche, vélo ou intermodalité) ?

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- ✚ Montrer comment les distances parcourues entre les lieux d'habitation et les lieux d'emplois donnent lieu à des choix de mobilité (de proximité ou d'éloignement) ;
- ✚ Montrer l'effet de la distance par rapport au centre-ville en lien avec les deux zones d'études, sur les modes de déplacement (marche et vélo).

2) Quelle est la contribution des réseaux sociaux dans le processus de mobilité des actifs précaires, issus des quartiers périphériques à Ouagadougou ?

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- ✚ Décrire la dynamique et l'épaisseur des réseaux sociaux et en faire l'analyse, afin d'évaluer leur contribution par rapport aux différents choix stratégiques et par rapport au processus qui accompagne les différents seuils de mobilité. Cette analyse est faite en prenant en compte l'apport de ces réseaux qui est diversifié et qui peut s'étendre sur le court, moyen et long terme. Il est donc nécessaire d'intégrer les différents réseaux sociaux identifiés dans les deux zones d'études :
- ✚ Appréhender l'action des réseaux de type *familial, d'amis et de voisinage* considérés comme étant une source de solidarités considérables ;

3) Comment les situations imprévues affectent-elles la vulnérabilité de la mobilité des actifs précaires ?

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- ✦ Faire l'évaluation des trajectoires de vie, des causes et obstacles générés par les imprévus qui peuvent être en rapport avec le cadre familial (*perte du mari, perte d'un membre de la famille*), le cadre bâti ou bassin résidentiel (*les incendies ou inondations du lieu d'habitation*), le moyen de déplacement (*vol survenu sur le vélo ou la moto*), sur le moyen de production (*vol de la charrette, de l'âne, des outils de travail, etc...*) ou sur le lieu d'activité (*vol de la marchandise dans la boutique, dans l'atelier, dans le magasin de vente, etc...*). D'autres situations constituent des imprévus telles que *les guerres civiles*.
- ✦ Dire comment les situations imprévues affectent-elles la mobilité des actifs précaires?
- ✦ Évaluer quelles sont les conséquences sur la capacité de mobilité des populations cibles?

4) Dans quelle mesure les stratégies adoptées par les populations cibles, permettent-elles l'amélioration des conditions de vie des ménages en termes de : l'autosuffisance et l'autonomie des déplacements, la gestion du temps, l'amélioration des revenus et l'amélioration du cadre bâti et des équipements du ménage.

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- ✦ Identifier les stratégies adoptées par les actifs précaires : *intermodalité, réseaux sociaux, proximité/éloignement* ; définir les effets induits suite aux stratégies adoptées sur l'amélioration de la qualité de vie des actifs précaires ; évaluer la manière dont ces stratégies permettent de passer d'une mobilité de survie, à une mobilité de subsistance, et ensuite d'une mobilité d'épargne à une mobilité d'investissement.

2.6 HYPOTHÈSES DE RECHERCHE

Pour faire la démonstration empirique, nous avons une hypothèse générale et des hypothèses spécifiques en lien avec les questions de recherche ci-dessus. Notre question générale de recherche est la suivante : *« Quelles sont les stratégies adoptées par les hommes et les femmes des quartiers périphériques, n'ayant pas à leur disposition un mode de transport individuel motorisé (ou recourant essentiellement au transport actif dont la marche ou le vélo), pour accéder aux lieux d'emplois ? Quels sont les facteurs qui conditionnent ces stratégies et comment celles-ci participent-elles à l'amélioration des conditions de vie des populations ? »*. Nous l'avons décomposé en deux sous-groupes

constitués par des questions spécifiques de recherche, et comme nous l'avons fait pour cette dernière, notre hypothèse générale est également répartie en deux sous-groupes dont le premier couvre les trois premières questions spécifiques en rapport avec les stratégies et les facteurs, et le second sous-groupe de notre hypothèse générale de recherche, nous considérons que les actions des actifs précaires sont déterminées en fonction des dispositifs individuels et collectifs qui permettent à ces populations précaires d'améliorer leurs conditions de vie et d'accéder à un rang supérieur en termes d'emplois et de revenus. Dans cette section, nous présentons notre hypothèse générale de recherche dans la sous-section 2.6.1 et ensuite nous abordons la question des hypothèses spécifiques pour chaque question de recherche dans la sous-section 2.6.2.

2.6.1 Hypothèse générale de recherche

Eu égard à ce qui précède, le premier sous-groupe est basé sur le fait que *chaque actif précaire est rationnel et fait un choix conscient face à ses propres besoins de survie et face à ses contraintes de budgets-transport et de temps de déplacement, pour accéder aux ressources urbaines*. Si nous gardons comme telle la formulation de notre hypothèse générale, celle-ci serait contrariée par le fait que nous sommes face à des mobilités sous contraintes et dans ce cas, le fait d'être rationnel n'est plus une condition qui tienne, car un actif peut être conscient de ses besoins, mais être incapable d'atteindre le seuil de mobilité qui puisse lui permettre d'atteindre le processus d'amélioration de ses conditions de vie.

A cet effet, dans notre hypothèse générale se résume à prétendre que les options sont sous contraintes et tiennent compte des enjeux et des facteurs. A cet égard, ***nous considérons que l'actif précaire s'engage dans un choix entre diverses options stratégiques sous contraintes qui sont (l'intermodalité, les réseaux sociaux, les emplois de proximité/éloignement) et à travers lesquelles il devra fonder son anticipation, en considérant à la fois ses enjeux de survie ainsi que l'ensemble des facteurs qui affectent lesdites stratégies.***

Dans cette situation de mobilités sous contraintes, l'actif précaire ne va pas chercher à tout pris dans son choix la maximisation de la dimension temporelle (*gain de temps*) encore moins la dimension de l'efficacité des emplois en termes de rentabilité (*meilleurs revenus, minimisation de la pénibilité des parcours, etc.*). L'actif précaire est contraint de prendre ce qu'il trouve et c'est pourquoi ***nous qualifions ces stratégies de stratégies de survie ou d'exutoires de survie***. Ce dernier est prêt à effectuer un déplacement même si les revenus sont inférieurs aux coûts générés par le déplacement envisagé. Après avoir situé la manière dont nous avons fixé notre hypothèse générale de recherche, nous présentons ci-dessous les hypothèses spécifiques relatives à chaque question.

2.6.2 Les hypothèses spécifiques pour chaque question de recherche

Le premier sous-groupe de nos hypothèses spécifiques prend en compte le caractère glissant des stratégies, car celles-ci sont plus ou moins accentuées selon les individus et selon les zones d'études. Cela veut dire que l'orientation donnée à nos hypothèses varie d'un actif précaire à un autre, d'un endroit à un autre et tout ceci au gré des différents facteurs. Face à cette situation, nous considérons que le premier sous-groupe de notre hypothèse générale de recherche comprenant les trois premières hypothèses spécifiques reste marqué par un système de mobilité contraignant et une dynamique urbaine incertaine qui agit à la fois sur les actions et les stratégies des actifs précaires, mais aussi sur les différents facteurs. Nos hypothèses spécifiques sont les suivantes :

1^{ère} hypothèse

Notre première question « ***Quel est l'impact de deux distances variées par rapport au centre-ville, sur les déplacements et sur les emplois occupés par les actifs précaires, en considérant qu'ils adoptent les modes actifs (marche, vélo ou intermodalité) ?*** » nous conduit vers la compréhension de la manière dont la variation des distances entre les deux zones d'études, par rapport au centre-ville affecte la mobilité des actifs précaires à Ouagadougou. A cet égard, nous considérons que la distance et le mode ont des effets sur la pénibilité et le revenu et en d'autres termes, la question des impacts de la distance au centre sur les modes de déplacements et sur les emplois se traduit à travers les amplitudes de déplacements qui ont par la suite des implications sur les distances, la pénibilité et sur le revenu.

Dans notre hypothèse, nous considérons « ***que les actifs qui sont dans la première zone qui est plus proche du centre-ville sont supposés évoluer dans des amplitudes de déplacements plus courtes qui varient entre $R = 5$ et 8 km*** ». Pour faire la démonstration de notre hypothèse, nous prenons en compte le fait qu'entre le lieu de résidence (quartiers périphériques) et le lieu d'emploi (qui peut être dans le quartier d'habitation, dans les quartiers voisins ou dans les quartiers centraux), il y a des échelles de déplacement domicile-travail qui apparaissent donnant lieu à des choix de mobilité (de proximité ou d'éloignement). Sachant que ces déplacements sont effectués à pied ou à vélo, nous prenons comme hypothèse que ces amplitudes de déplacements vont évoluer en fonction de la typologie des emplois, des modes de déplacement (marche versus vélo), de la capacité de mobilité (possession d'un vélo ou non) et en fonction de l'éloignement domicile-travail. Face à ces critères, nous comparons deux zones (la plus éloignée du centre-ville), où nous considérons que les actifs sont caractérisés par deux groupes d'actifs, ceux qui sont marqués par le développement des activités de proximité dans le quartier (activités à domicile $R=50$ mètres ou dans le quartier

modes de déplacement (*marche versus vélo*), de la capacité de mobilité (*possession d'un vélo ou non*) et en fonction de l'éloignement domicile-travail. Face à ces critères, nous comparons deux zones (*la plus éloignée du centre-ville*), où nous considérons que les actifs sont caractérisés par deux groupes d'actifs, ceux qui sont marqués par le développement des activités de proximité dans le quartier (activités à domicile $R=50$ mètres ou dans le quartier dans le rayon $R<1,5$ km), et nous admettons dans notre hypothèse l'existence d'un second groupe d'actifs dans la zone B et qui est caractérisé par le choix sur les emplois éloignés avec des distances de déplacements supérieurs à 15 km pour accéder aux quartiers centraux selon les lieux d'emplois. Ceux des actifs qui évoluent dans la mobilité aux longs cours sont censés devoir capitaliser leur distance de déplacement en termes de multiplication d'opportunités, et de qualités des emplois obtenus.

2^{ème} hypothèse

L'ancrage local des populations dans les quartiers périphériques de Ouagadougou, où plus de 60% de la population urbaine vit dans la précarité, met en évidence l'existence de plusieurs réseaux sociaux de solidarité qui s'y développent. Ces réseaux sociaux d'entraide constituent une ressource qui permet à certains actifs de développer leur stratégie de mobilité. Il s'agit par exemple de la mutualisation de la moto ou du vélo pour accéder au lieu d'emploi. Notre deuxième question de recherche « ***Quelle est la contribution des réseaux sociaux dans le processus de mobilité des actifs précaires, issus des quartiers périphériques à Ouagadougou ?*** » est centrée sur le tissu relationnel qui existe au sein de ces populations des quartiers périphériques où la famille fournit l'aide la plus constante et la plus régulière à cause de la forte densité relationnelle au sein des ménages.

Dans notre deuxième hypothèse spécifique, nous considérons pour le cas de nos deux zones d'études à Ouagadougou que ***les liens de solidarité qui existent dans les quartiers périphériques à partir des réseaux d'amis et de voisinages sont intenses et souvent plus actifs que les liens de famille. L'accès au capital social ou aux ressources des individus est plus lié au degré de confiance établi entre les individus, que par rapport aux liens forts de parenté.*** Notre hypothèse est soutenue par le fait que ces réseaux de relations interpersonnelles servent de ciment communautaire dans un espace multiethnique⁶⁷. Dans le cas de Ouagadougou, les populations partagent « la même cour », c'est-à-dire la même concession d'habitation, et dans ce cas, tout le monde se connaît à cause de cette forte proximité spatiale. Ce rapprochement entraîne des relations souvent très fortes qui accentuent la solidarité au sein de la communauté.

⁶⁷ A Ouagadougou, il y a plusieurs communautés, parmi lesquelles des européens, des africains d'autres nationalités africaines. Les populations sont également diversifiées par diverses ethnies nationales (mossi, gourmantchés, gourounsis, etc...).

³^{ème} hypothèse

Notre troisième question « **Comment les situations imprévues affectent-elles la vulnérabilité de la mobilité des actifs précaires ?** » consiste à évaluer la manière dont un évènement particulier peut influencer le processus de mobilité des actifs précaires. Pour cela, nous mettons au centre de notre hypothèse le fait que les trajectoires de vie et les circonstances qui affectent les modes de vie sont des déterminants qui agissent sur la mobilité. A cet effet, nous prenons l'hypothèse qu'**un évènement, une situation ou un incident particulier, intervenu dans la trajectoire de vie, peut être à l'origine d'un bouleversement qui entraîne les populations cibles dans la précarité**. Ces situations particulières peuvent être en rapport avec le cadre familial (*la perte du mari, perte d'un membre de la famille, sur la capacité de mobilité*) ; le bassin résidentiel (*des incendies ou inondations du lieu d'habitation*) ; le moyen de déplacement (*du vol survenu sur le vélo ou la moto*) ; sur le moyen de production (*conséquences du vol de la charrette, de l'âne, des outils de travail, etc*) ; sur le lieu d'activité (*vol de la marchandise dans la boutique, dans l'atelier, dans le magasin de vente*) et les effets induits par les guerres civiles (*Conflit national, transfrontalier, ou d'origine internationale, émeutes de la faim*).

Le second sous-groupe de notre hypothèse générale de recherche comprend la dernière hypothèse spécifique suivante qui est en lien avec l'amélioration des conditions de vie.

⁴^{ème} hypothèse

Partant du fait que l'adoption d'une stratégie dépend des ressources disponibles, de la capacité individuelle de mobilité et de l'anticipation de chaque actif précaire qui choisit parmi les stratégies suivantes : *intermodalité, apports des réseaux sociaux, déplacements de proximité/éloignement*. Le résultat issu des choix opérés devrait se traduire par l'amélioration des conditions de vie des actifs précaires en termes d'*autosuffisance et d'autonomie dans la mobilité, de gestion du temps, du niveau de revenus et du confort familial*. Notre quatrième question « **Dans quelle mesure les stratégies adoptées par les populations cibles, permettent-elles l'amélioration des conditions de vie des ménages en termes de :** *l'autosuffisance et l'autonomie des déplacements, la gestion du temps, l'amélioration des revenus et l'amélioration du cadre bâti et des équipements du ménage ?* » suscite l'atteinte des objectifs ci-dessus qui résultent d'un choix cohérent parmi les stratégies mentionnées ci-dessus et de leur harmonisation avec les différents facteurs : les facteurs de motilité (*l'accessibilité, les compétences et l'appréhension cognitive des opportunités*) et les autres facteurs (*les amplitudes de déplacement et les activités exercées, les situations imprévues, l'aspect genre et les politiques publiques*).

Pour comprendre dans quelle mesure les stratégies adoptées par les populations précaires permettent-elles la croissance, ***nous prenons comme hypothèse que les actifs précaires dans leur mobilité quotidienne, peuvent voir s'améliorer leurs conditions de vie à condition qu'une harmonisation se produise entre les facteurs de motilité et les autres facteurs, les différentes stratégies de mobilité et les indicateurs des seuils de mobilité qui sont la pénibilité, le contexte professionnel et le niveau des revenus. Si cette hypothèse est vérifiée, alors l'actif précaire peut passer du seuil de la mobilité de survie à la mobilité de subsistance, puis à la mobilité d'épargne et enfin à la mobilité d'investissement.***

2.7 Opérationnalisation des hypothèses

Après avoir fait usage d'une approche quantitative empirique pour faire l'identification des deux zones d'études (A et B), nous adoptons une approche quantitative descriptive en complément de celle qualitative pour effectuer nos analyses en rapport avec les différentes questions de recherche. Dans cette démarche, nous avons appliqué le modèle ***espace-temps-activités*** dans ***une double approche déductive et inductive*** et la collecte des données est faite sur la base des entretiens individuels semi-dirigés ***et observations*** (*photographies des parcours*)..

Dans le cadre de ***notre première question de recherche***, nous avons pour objectif d'évaluer les effets de la distance des deux zones d'études (A et B) par rapport aux quartiers centraux, en faisant usage de la marche ou du vélo, pour accéder aux lieux d'emplois. Cette analyse suscite la prise en compte des trajectoires parcourues en intégrant les axes ***de mobilité, le nombre de déplacements par jour, la distance parcourue et le choix modal (marche à pieds ou vélo).***

Dans le cadre théorique, notre approche déductive se dégage des analyses faites par Stanislas Bamas (1995), qui précise que 64% de déplacements à Ouagadougou sont de proximité, et Diaz Olvera qui mentionne quant à elle qu'environ 41% des déplacements se produisent dans le quartier lui-même, ou ne dépassent pas les quartiers limitrophes. Elle estime en %, la répartition spatiale des flux ci-après : ***flux à l'intérieur du quartier d'habitation (41%); entre le quartier et une zone contiguë (23%); entre le quartier et le centre-ville (18%); avec une extrémité dans le quartier (10%) ; sans extrémité dans le quartier (8%).*** La comparaison entre les analyses faites par Bamas (64% des déplacements de proximité) contre 82% des déplacements de proximité et 18% des déplacements d'éloignement selon Diaz Olvera met en évidence un écart considérable des valeurs estimées. Mais il se dégage l'idée d'une forte concentration des mobilités de proximité que nous développons dans notre thèse.

Face à la forte concentration des meilleurs emplois dans les quartiers centraux, nos actifs précaires se déplacent entre les lieux de résidence et ceux d'activités lucratives, qui peuvent être de proximité (*activités localisées au niveau domestique ou dans le quartier de résidence*) ou d'éloignement (*activités situées dans le quartier voisin, dans les quartiers éloignés ou dans les quartiers centraux*). Ce contexte urbain de Ouagadougou a des effets sur les distances de déplacement, car la majorité des activités les mieux rémunérées se retrouvent vers le centre-ville, et cela pousse les populations vers une mobilité d'éloignement. Par ailleurs, nous avons également identifié l'existence de certaines activités qui impliquent une forte mobilité (*ouvriers dans la construction, les gardiens et les guérisseurs*), alors que d'autres sont plus sédentaires comme *le commerce exercé à domicile devant la maison*.

Les principaux indicateurs en rapport avec notre première question de recherche sont définis sous forme d'amplitudes de déplacement comme cela est mentionné dans le Tableau 2.2 ci-dessous. Cette articulation entre les destinations et les amplitudes de déplacement nous donne les échelles de mobilité de proximité (*de 0 à 1,5 km*) et couvre les activités à domicile (*niveau domestique*) dans un rayon inférieur à 50 m et celles à l'intérieur du quartier (*quartier immédiat*) dans un rayon de 50 m à 1,5 km. Les amplitudes intermédiaires qui représentent les espaces entre le proche et l'éloignement correspondent aux déplacements effectués dans les limites des quartiers voisins dans un rayon de 1,5 km à 5 km.

Tableau 2.2 Échelles des amplitudes de déplacement

TABLEAU DES AMPLITUDES DE DEPLACEMENTS							
	amplitudes de proximité		amplitudes intermédiaires		amplitudes d'éloignement		
	Très faible amplitude	faible amplitude	Amplitude moyenne	Amplitude Faiblement élevée	Amplitude élevée	Amplitude assez élevée	Amplitude très élevée
	Activités à domicile R=50m	R = 50 à 1,5 km	R = 1,5 à 3 km	R = 3 à 5 km	R = 5 à 10 km	R = 10 à 15 km	R > 15 km
Niveau domestique	Marche						
Quartiers immédiats		Marche/vélo					
Quartiers voisins			Marche/vélo	Marche/vélo			
Quartiers éloignés					Marche/vélo		
Centre-ville et autres quartiers						Marche/vélo	Vélo

(Source l'auteur)

Cependant, les amplitudes d'éloignement se distinguent en amplitudes élevées (*5 à 10 km*) pour les quartiers éloignés et en amplitudes assez élevées (*10 à 15 km*) et très élevées dans un rayon *R > 15 km* pour les activités exercées soit dans les quartiers centraux soit dans

d'autres quartiers. Sur la base de ces valeurs, nous avons fait la classification de la population cible selon son amplitude de mobilité et selon les activités exercées.

Pour faire face à ces distances éloignées de déplacement par rapport au centre-ville et par rapport à d'autres quartiers éloignés, les actifs font usage de l'intermodalité comme stratégie de mobilité. A cet égard, le tableau 2.3 ci-dessous présente les principales approches du cocktail transport qui sont pratiquées à Ouagadougou.

Tableau 2.3 Regroupement des stratégies d'intermodalité

Les stratégies liées à l'intermodalité		
Mode de transport	Bus	Taxi
l'intermodalité par la marche	<i>marche-bus</i>	<i>marche-taxi</i>
l'intermodalité par le vélo	<i>L'accès des vélos est interdit dans les bus</i>	<i>vélo-taxi</i>

(Proposé par l'auteur)

Pour obtenir une meilleure appréciation des aires de déplacements des actifs précaires, nous avons fait usage du schéma présenté dans la figure 2.2 ci-dessous, dans laquelle nous présentons le mouvement spatial des populations cibles de chacune des deux zones selon leurs destinations.

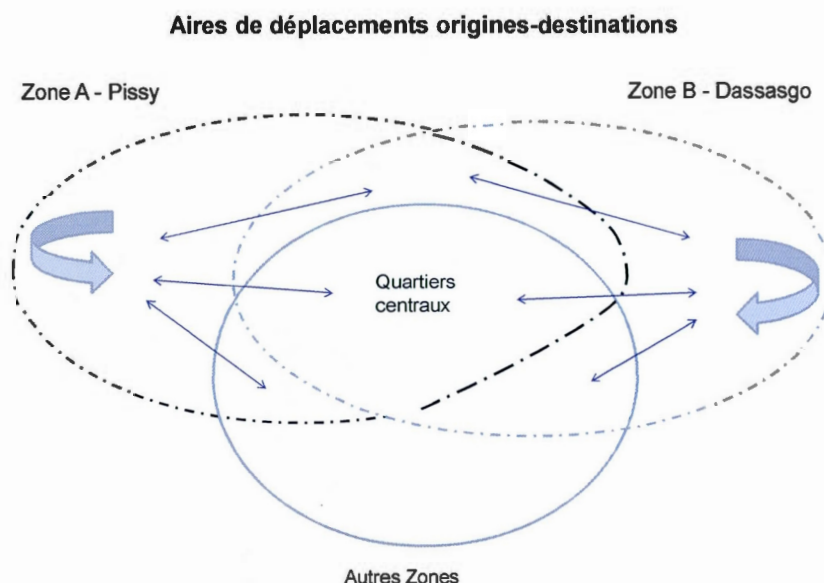


Figure 2.2 Aires de déplacements origines-destinations par zone d'études
(Proposé par l'auteur)

Nos résultats attendus par rapport à notre première question de recherche consistent à dire quel est l'impact de la distance par rapport au centre-ville, sur les modes de déplacements actifs et sur les emplois occupés par les actifs précaires dans nos deux zones d'études. Il s'agit d'analyser la manière dont la distance de déplacement par rapport au centre-ville agit sur la

mobilité des actifs précaires sachant que le fait d'aller chercher des emplois éloignés est censé apporter plus d'opportunités en termes d'emplois aux actifs qui adoptent cette approche. Ils sont susceptibles de trouver les meilleurs emplois du point de vue qualitatif et du point de vue de la consistance des revenus, par rapport à ceux qui se contentent des emplois de proximité. Cependant, pour évaluer l'impact de la distance en termes de choix entre les *emplois de proximité/emplois éloignés*, nous comparons la mobilité des actifs précaires de la zone A à ceux de la zone B, pour voir de quelle manière la proximité (*espace de mobilité < 5 km*) versus l'éloignement (*espace de mobilité > 15 km*) influence la mobilité des populations cibles dans les deux zones d'études.

Dans le cadre de **notre deuxième question de recherche** qui consiste à faire l'analyse de la contribution des réseaux sociaux dans le processus de mobilité des actifs précaires, issus des quartiers périphériques à Ouagadougou. Nos objectifs poursuivis par rapport à cette question consistent à décrire la dynamique et l'épaisseur des réseaux sociaux et en faire l'analyse, afin d'évaluer leur contribution dans le processus de mobilité des actifs précaires à Ouagadougou. Les différents réseaux sont présentés dans le tableau 2.4 ci-dessous.

Pour les populations les plus anciennes dans le quartier, le tissu relationnel est établi depuis plusieurs années. Cependant, pour les actifs qui arrivent nouvellement dans les quartiers périphériques, ils doivent se constituer de nouvelles frontières de mobilité et un nouvel espace relationnel aussi bien dans le quartier que dans les lieux d'activités lucratives. Dans le cadre méthodologique, nous intégrons les différentes imbrications territoriales tissées entre les populations cibles, avec les familles, les amis et les voisins, qui vivent des logiques sociospatiales dans ces quartiers périphériques. Ces réseaux sont considérés comme étant une source de solidarités considérables. En dehors des réseaux de familles, d'amis et de voisinage, il y a aussi des imbrications avec ceux institutionnels par l'État, ainsi qu'avec ceux en lien avec les milieux associatifs, de coreligionnaires et ceux issus des lieux de fréquentation et des places publiques. Dans nos analyses, nous prenons en considération les trajectoires de vie des populations pour comprendre les mécanismes et les stratégies qui affectent leurs itinéraires de vie.

Nos résultats attendus consistent à faire la mesure des effets induits par ces réseaux sociaux. Nos indicateurs consistent à évaluer l'apport de ces différents réseaux sociaux en termes de contribution dans les stratégies de mobilité. Cet apport est diversifié en raison son contenu et selon la durée dans le temps (*entraides de court terme, de moyen et de long terme*).

Tableau 2.4 Regroupement des réseaux sociaux actifs d'entraide

Les principaux réseaux actifs, utilisés dans la problématique d'accès aux lieux d'emplois			
a) Le réseau principal	a-1. Réseaux à caractères familiaux et ethniques	Famille proche	Famille nucléaire
		Famille élargie	Cousins, oncles, etc....
		Famille de même village	Originaires du même village
		Ethnique ou Tribal	Facilitateurs de relations fonctionnelles à cause de l'affinité linguistique, souvent combinée à la région ou au village d'origine
	a-2. Réseaux d'amis et voisinages très proches	Ami d'enfance	Amitié durable dans le temps
		Collègue ou Compagnonnage de travail	Peuvent être assimilés aux relations d'affinités professionnelles
		Voisin très proche (à l'intérieur du quartier ou dans un quartier très proche)	Proximité résidentielle et favorise l'entraide de proximité entre résidents d'une même concession ou d'un même quartier.
b) Le réseau secondaire	b-1. Réseaux d'amis et voisinages éloignés	Ami éloigné	Il s'agit des amitiés limitées
		Voisin de quartier ou vivant dans la même concession	Il s'agit des voisins avec lesquels les affinités sont fortement limitées.
c) Les réseaux accessoires	c-1. Réseaux institutionnels	Autorité coutumière, chef de village	Ces réseaux sont inscrits dans la mouvance de l'autorité coutumière
		chef de terre	Ces réseaux sont inscrits dans la mouvance de l'autorité coutumière
		notables	Ces réseaux sont inscrits dans la mouvance de l'autorité coutumière
		Autorité économique	Clientélisme économique ou milieu des affaires
		Autorité politique,	Clientélisme politique
		Écoles	Ces réseaux sont constitués à partir des lieux de fréquentation
	c-2. Réseaux issus des lieux de fréquentation et des places publiques,	Bibliothèque	Ces réseaux sont constitués à partir des lieux de fréquentation
		Bar, restaurant, groupes divers	Ces réseaux sont constitués à partir des lieux de fréquentation
		Marché, magasins, etc	Ces réseaux sont constitués à partir des lieux de fréquentation
	c-3. Réseaux associatifs et groupes de solidarité	Associations à caractère financières (Tontines)	Concernent en général les commerçants
		Association pour microprojets (à l'échelle du quartier, ou originaires d'un même village)	Il s'agit des regroupements dans le cadre des mouvements associatifs au sein des quartiers
		ONG	Echelles nationales ou internationales
		Association sportive ou d'appartenance discrète (clubs de rencontre ou clubs sportifs)	Entraide soit auprès du responsable soit auprès des collègues
	c-4. Les réseaux coreligionnaires	Autorité religieuse (église, mosquée)	Entraide soit auprès du responsable soit auprès des frères et sœurs de la communauté

(Proposé par l'auteur)

Face aux contraintes extérieures qui peuvent être de nature (sociale, politique, économique ou environnementale), l'actif précaire doit pouvoir se déplacer afin de répondre à

ses besoins vitaux. **Notre troisième question de recherche** consiste à évaluer la manière dont une de ces contraintes extérieures, considérées comme étant un événement particulier peut affecter la mobilité. Cette évaluation consiste à faire l'analyse spatio-temporelle des divers déplacements des populations en cas d'événements majeurs qui interviennent dans la trajectoire de vie et qui affectent leur mobilité ou leur bassin résidentiel. Si à l'issue d'un sinistre, l'individu est appelé à changer de lieu d'habitation, cela entraîne une augmentation de ses distances de déplacement, par rapport aux équipements habituels (*lieu de scolarité des enfants et les lieux d'activités lucratives*), et selon le mode de déplacement de la personne (marche, vélo), la pénibilité augmente avec la croissance des distances de déplacements. Ce déplacement spatial occasionne également des ruptures du tissu relationnel (*familial, amical et de voisinage*) suite à l'éloignement par rapport au lieu initial d'habitation. En combinant les situations imprévues avec les augmentations du rayon de mobilité suite à un sinistre, il y a des induits qui affectent directement ou indirectement la mobilité (*exemple la perte du moyen de déplacement ou bien toutes les autres formes d'incidents qui viennent affecter la capacité de mobilité*), il en résulte un renforcement de la pénibilité et même de la précarité d'un actif précaire.

Dans l'analyse des situations imprévues, le contexte familial (*marié, célibataire, divorcé, veuf ou veuve et nombre d'enfants à charge*) a des implications considérables et dans ce cadre, la question du genre revêt un caractère pertinent, vu le poids familial qui repose sur les femmes d'une part, et compte tenu des différentes formes de pénibilités et de limitations auxquelles elles sont assujetties d'autre part. L'analyse de ces différentes contraintes est faite suivant le tableau 3-8 ci-dessous, dans lequel nous présentons la classification des situations imprévues. Les variables que nous prenons en compte dans nos analyses des situations imprévues sont en rapport avec **le cadre familial** (*perte du mari, perte d'un membre de la famille*) ; **le bassin résidentiel** (*incendies ou inondations du lieu d'habitation*) ; **le moyen de déplacement** (*vol survenu sur le vélo ou la moto*) ; **le moyen de production** (*conséquences du vol de la charrette, de l'âne et des outils de travail*) ; **le lieu d'activité** (*vol de la marchandise dans la boutique, dans l'atelier, dans le magasin de vente*) ; **les guerres civiles** (*Conflit national, transfrontalier, ou d'origine internationale, émeutes de la faim*). Nous avons qualifié ces situations imprévues « **d'amplificateurs de la pénibilité** ».

Tableau 2.5 Identification et classification des situations imprévues

Identification et classification des situations imprévues (secteurs 17 / 28)								
Code identifiant	Genre	Age	Classification des situations imprévues					
			Le cadre familial	Le bassin résidentiel	Le moyen de déplacement	Le moyen de production	Le lieu d'activité	Les guerres civiles

(Proposé par l'auteur)

Nos résultats attendus consistent à analyser les effets d'un incident imprévisible sur la capacité de mobilité. Cette analyse prend en compte les causes et obstacles générés par la situation imprévue. Nous développons cette question dans le chapitre 5 de notre thèse.

Notre quatrième question de recherche consiste à évaluer dans quelle mesure les stratégies adoptées par les actifs précaires leur permettent d'améliorer leurs conditions de vie en termes de : *autosuffisance et autonomie, gestion du temps, niveau de revenus et confort familial*. Les mécanismes qui affectent les itinéraires de mobilité et les trajectoires de vie des actifs précaires de Ouagadougou sont analysés en fonction des flux de mobilité et des variables qui caractérisent les aires circulatoires et qui sont: *l'état des parcours en termes de niveau de service, linéarité et encombrements*. Ces facteurs participent à l'épuisement physique et moral dans la mobilité. Par ailleurs, dans l'appendice B.3, nous présentons notre analyse des flux de mobilité lors d'une campagne de deux heures pendant les heures de pointe de la matinée (6h00-8h00). Cette enquête a été effectuée le 05 juillet 2010 à Ouagadougou

En parcourant les bassins résidentiels, il ressort que la situation économique des ménages se reconnaît à travers le type d'habitat et la quantité voire le contenu des biens dont dispose chaque ménage. A cet égard, les fonctionnaires, les commerçants et artisans ont en général des conditions meilleures par rapport aux autres habitants du quartier compte tenu de leurs revenus et d'une certaine stabilité de leurs emplois. Dans ce cadre, Abraham Moles (1988) qualifie de proxémique⁶⁸, l'étude de l'espace qui entoure l'homme et qui consiste en l'apprentissage et la socialisation par la mobilité. Pour Edward Twitchell Hall (1971), il s'agit de l'ensemble des observations et des théories concernant l'usage que l'homme fait de l'espace dans lequel il vit en tant que produit culturel spécifique. En donnant son avis sur cette question, Le Breton (2005-b, p. 226) considère que la proxémie est le rapport de l'homme à ses espaces de vie. Pour opérationnaliser ces dimensions en rapport avec l'amélioration des conditions de vie et la production de l'espace de vie par les populations précaires, notre quatrième question de recherche est développée dans le chapitre 6 de notre thèse.

Nos résultats attendus visent à analyser l'efficacité globale⁶⁹ des stratégies de mobilité adoptées par les actifs précaires parmi lesquelles : *intermodalité, réseaux sociaux, proximité/éloignement*. Il s'agit d'identifier la combinaison des stratégies qui favorisent mieux *l'autosuffisance ou l'autonomie, la gestion du temps en termes de stabilité familiale et*

⁶⁸ *Voulant un monde lisible, il cherche à transformer la visibilité en lisibilité, cette opération de l'esprit qui ordonne les choses en tant que signes, en un tout intelligible pour préparer une stratégie de l'action. Il considère que la proxémie désigne la manière dont les individus élaborent leurs identités à travers des ajustements entre leurs mobilités et leurs territoires.*

⁶⁹ *La notion d'efficacité globale recouvre le fait qu'une stratégie entraîne un ensemble d'effets dont le but est de maximiser les améliorations dans les conditions de vie des populations précaires.*

l'amélioration effective des conditions de vie des ménages. Ces indicateurs d'amélioration des conditions de vie sont étroitement liés aux différents seuils de mobilité que nous analysons dans le dernier chapitre de notre thèse. Il s'agit des seuils suivants : *mobilité de survie, mobilité de subsistance, mobilité d'épargne et mobilité d'investissement.*

Dans le cadre des résultats attendus, nous développons l'analyse de l'interdépendance entre les facteurs de motilité suivants : *l'accessibilité, les compétences et l'appréhension cognitive des opportunités.* Il s'avère qu'à l'intérieur de ces facteurs, il y a des relations internes que nous prenons en compte. Cette analyse est faite suivant le tableau 2.6 ci-dessous.

Tableau 2.6 Analyse de l'interdépendance des facteurs de motilité

	<i>l'accessibilité</i>	<i>les compétences</i>	<i>l'appréhension cognitive des opportunités</i>
<i>l'accessibilité</i>			
<i>les compétences</i>			
<i>l'appréhension cognitive des opportunités</i>			

(Proposé par l'auteur)

Il se dégage à travers les points abordés dans ce dernier chapitre, une analyse de synthèse qui se base sur plusieurs formes d'articulations que nous avons développées dans les chapitres analytiques antérieurs et qui mettent en lien nos résultats attendus et ***l'harmonisation nécessaire entre les trois composantes suivantes : 1) les stratégies de mobilité*** (*intermodalité, réseaux sociaux, proximité/éloignement*) ***2) les facteurs qui affectent la mobilité*** (*l'accessibilité, les compétences et l'appréhension cognitive des opportunités et les autres indicateurs qui sont : les activités exercées et les amplitudes de déplacement, les imprévus, le genre et les politiques publiques*) et ***3) les indicateurs*** (*la pénibilité, le contexte professionnel et le niveau de revenus*) ***qui fixent les seuils de mobilité*** suivants : *la mobilité de survie dont l'une des formes est la marche à pied, qui résulte de l'insuffisance des ressources financières pour s'acheter un vélo et l'autre forme résulte dans l'usage de la bicyclette dans des conditions éprouvantes, pour une mobilité quotidienne sur des distances de plus de 15Km, dépassant ainsi le seuil optimal pour des déplacements à vélo. Les autres seuils sont : la mobilité de subsistance, la mobilité d'épargne et la mobilité d'investissement.*

Des articulations apparaissent entre les facteurs qui affectent la mobilité et les stratégies de mobilité, nous développons cette analyse suivant le tableau 2.7 ci-dessous. Ensuite l'articulation entre les stratégies de mobilité et les seuils de mobilité est développée dans le chapitre 6 suivant le tableau 2.8 ci-dessous et celle entre les seuils de mobilité et les indicateurs d'amélioration des conditions de vie est faite suivant les tableaux 2.9 et 2.10 ci-dessous.

Tableau 2.7 Articulation entre facteurs et stratégies de mobilité

Les facteurs qui affectent les stratégies de mobilité		Les stratégies de mobilité			
		L'intermodalité	Les réseaux sociaux	les emplois de proximité	les emplois éloignés
Les facteurs de motilité	L'accessibilité				
	les compétences				
	L'appréhension cognitive des opportunités				
Les autres facteurs	Les distances de déplacement et les activités exercées				
	Les situations imprévues				
	L'aspect genre				
	Les politiques publiques				

(Proposé par l'auteur)

Tableau 2.8 Articulation entre stratégies de mobilité et les quatre seuils de mobilité

Les seuils de mobilité		Les stratégies de mobilité			
Les seuils de mobilité	Les indicateurs des seuils de mobilité	L'intermodalité	Les réseaux sociaux	Les emplois de proximité	Les emplois éloignés
La mobilité de survie	pénibilité				
	emplois				
	revenus				
La mobilité de subsistance	pénibilité				
	emplois				
	revenus				
La mobilité d'accumulation ou d'épargne	pénibilité				
	emplois				
	revenus				
La mobilité de développement ou d'investissement	pénibilité				
	emplois				
	revenus				

(Proposé par l'auteur)

Tableau 2.9 Articulation entre les quatre seuils de mobilité et l'amélioration des conditions de vie

Les 4 seuils de mobilité		L'amélioration des conditions de vie			
Les seuils de mobilité	Les indicateurs	L'autonomie des déplacements	La gestion du temps	L'amélioration des revenus	L'amélioration du confort familial
La mobilité de survie	Pénibilité				
	Emplois				
	Revenus				
La mobilité de subsistance	Pénibilité				
	Emplois				
	Revenus				
La mobilité d'accumulation ou d'épargne	Pénibilité				
	Emplois				
	Revenus				
La mobilité de développement ou d'investissement	Pénibilité				
	Emplois				
	Revenus				

(Proposé par l'auteur)

Tableau 2.10 Evaluation de l'amélioration des conditions de vie suite aux stratégies de mobilité adoptées

Stratégies d'amélioration des conditions de vie des populations précaires																
Axes de mobilité	Identification du public cible			Champs d'activités	Amplitudes de déplacements						Autres supports à la mobilité		Effets induits			
	Code identifiant	Genre	Age		amplitudes de proximité	amplitudes des espaces intermédiaires		amplitudes d'éloignement		Intermodalité	Réseaux sociaux	Autosuffisance et autonomie	Gains de temps	Amélioration des conditions économiques	Revenus du ménage	Confort familial
Très faible amplitude				faible amplitude		Amplitude moyenne	Amplitude Faiblement élevée	Amplitude élevée	Amplitude assez élevée							
Échelles des destinations				Avant d'arriver au quartier	Après arriver au quartier	Activités à domicile R=50m	R = 50 à 1,5 km	R = 1,5 à 3 km	R = 3 à 5 km	Amplitude élevée	Amplitude assez élevée	Amplitude très élevée				
Niveau domestique																
Quartiers immédiats																
Quartiers voisins																
Quartiers éloignés																
Centre-ville et autres quartiers																

(Proposé par l'auteur)

2.8 Démarche méthodologique

Dans ce chapitre, nous présentons l'ensemble des dispositifs que nous avons mis en œuvre pour opérationnaliser nos questions de recherche et pour vérifier nos hypothèses. Les ressources requises sont mentionnées en termes de tableau et de méthode d'analyse, mais notre principale source d'information est le vécu de la population cible ainsi que son milieu de vie. Dans cette approche, nous préconisons une démarche méthodologique adaptée selon chaque question de recherche et selon les hypothèses qui ont été émises. Pour évaluer le vécu quotidien des populations dans l'espace urbain, nous avons choisi l'approche **espace-temps-activités** dont le modèle est présenté dans les figures 2.3 et 2.4 ci-dessous, en considérant le bassin résidentiel comme point d'ancrage des populations.

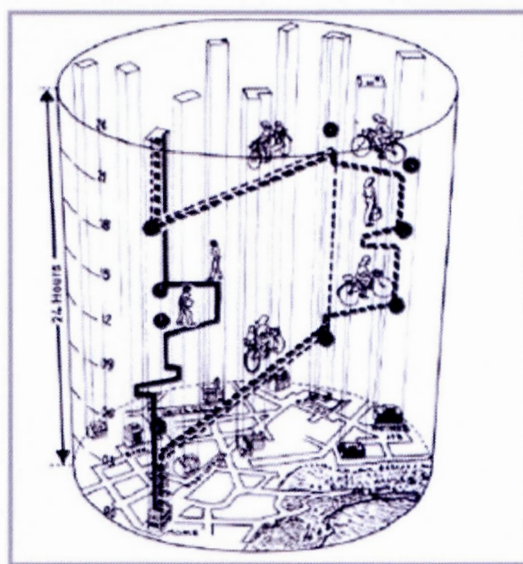


Figure 2.3 Mobilité urbaine suivant les espaces-temps-activités (source : Hägerstrand, 1975).

Les paramètres *espace-temps-activités* traduisent la triple dimension « **espace urbain** » ; « **temps de mobilité** = durée des déplacements domicile-travail » et « **activités ou motif de déplacement**, correspond dans notre cas au motif travail ».

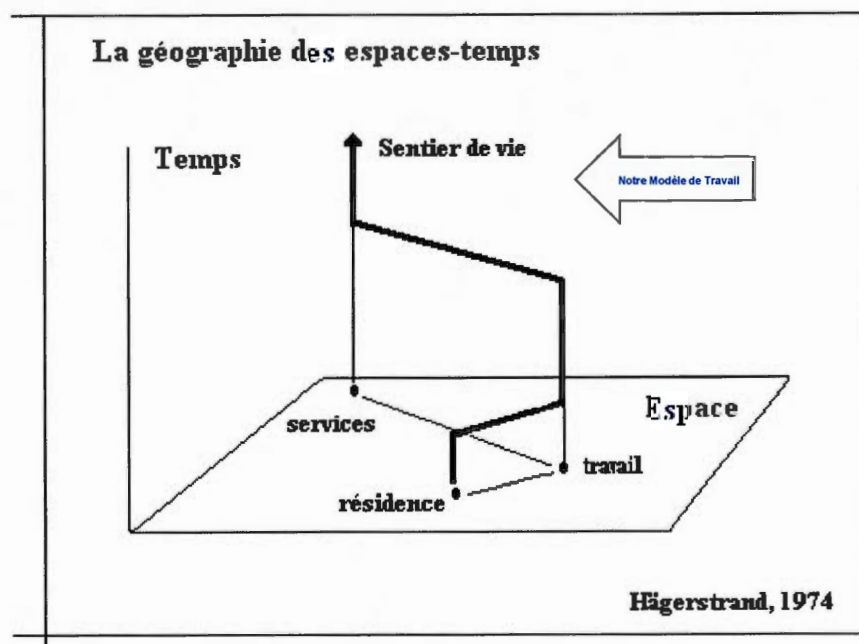


Figure 2.4 Analyse des trajectoires suivant la géographie des espaces - temps
(source : Hägerstrand, 1974).

Pour mieux appréhender les besoins de mobilité, nous avons identifié les lieux d'emplois comme étant des lieux d'attractivité vers où se dirigent les populations, et les bassins résidentiels constituent les pôles de génération des mobilités domicile-travail. Chaque actif précaire va donc avoir dans sa mobilité, une origine-destination et une trajectoire de vie ou un sentier de vie selon le modèle de la géographie des espaces-temps de Hägerstrand ci-dessus.

2.9 Présentation des deux zones d'études

Nos deux zones d'études ont été identifiées dans les quartiers périphériques de Ouagadougou suivant la figure 2.5 ci-dessous, et sont délimitées par des rayons concentriques situés à tous les 5km, à partir du centre de gravité de chacune d'elle. Ces deux zones résultent du processus d'étalement urbain qui s'est manifesté à Ouagadougou depuis la période des indépendances (1960). Nous avons procédé à des visites au domicile de chaque actif précaire interviewé. L'analyse du bassin résidentiel a été faite par observation directe et nous a permis de prendre en compte les modes de vie et d'organisation sociale dudit milieu. Il s'agit d'une approche inductive, qui nous a permis de cerner de façon spontanée, le déroulement de la vie sociale dans ce milieu de quartiers périphériques et de chercher la signification des pratiques sociospatiales en observant les échanges entre acteurs dans le temps et dans l'espace. L'analyse du bassin résidentiel s'intègre dans l'histoire de vie à travers laquelle, les actifs précaires nous présentent leur passé et leur présent. En partant de leur situation actuelle, nous

avons suivi leur itinéraire et pouvons ainsi déduire d'une amélioration ou non de leur situation dans ces quartiers spontanés de la périphérie de Ouagadougou. Ces quartiers sont précaires, irréguliers, illégaux ou anarchiques et les gens qui y vont ne s'y établissent pas sur un coup de tête, l'occupation de ces terres répond plutôt à des stratégies d'insertion urbaine. Cette occupation est pourtant structurée, mais ce qui arrive souvent, c'est que le provisoire finit par s'inscrire dans la durée comme le souligne Le Bris et al. (1987, p.252).

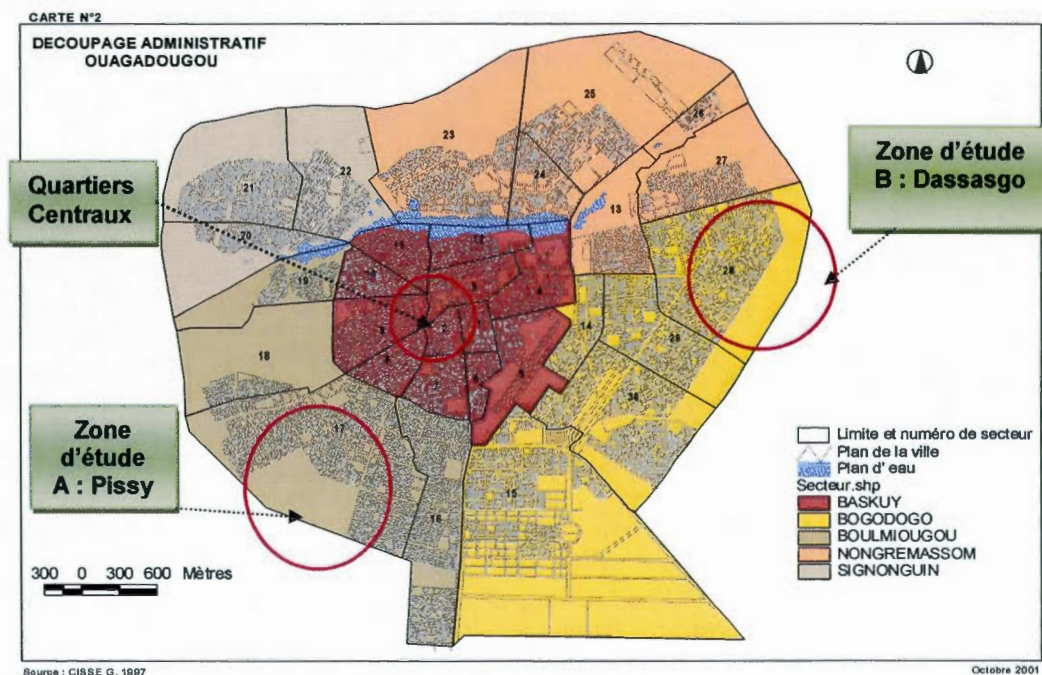


Figure 2.5 Découpage administratif de la Commune de Ouagadougou
(Tiré de la Commune de Ouagadougou).

Nous avons fixé notre horizon d'étude qui couvre la période de 1960 (*période de l'indépendance*), à nos jours. **La méthode quantitative empirique** nous a servi pour faire l'analyse sur la dynamique urbaine, et pour faire l'identification des deux zones d'études (A et B), sur la base de la concentration démographique et de l'importance des flux de mobilité qui sont enregistrés au quotidien entre le centre et la périphérie. Cette analyse zonale requiert une approche fine, recourant à l'histoire des mouvements des ménages. Cependant, selon Jaglin (1992), les données statistiques qui en rendent compte sont au demeurant fort rares.

Dans notre approche, nous avons procédé à la collecte des données secondaires issues des enquêtes ménage de 1996 et 2000. Les différentes données concernant l'évolution de la ville et des activités lucratives dans l'agglomération de Ouagadougou proviennent aussi des ministères et des services communaux. Nous présentons ci-dessous nos deux zones d'études en précisant qu'en 2006, alors que les arrondissements de Bogodogo au 2^{ème} arrondissement (*notre zone B*) et Boulmiougou au 3^{ème} arrondissement (*notre zone A*) étaient

les plus peuplés de la ville de Ouagadougou, avec respectivement 374.373 et 366.182 habitants, l'arrondissement de Baskuy (*1^{er} arrondissement qui regroupe les quartiers centraux*), le plus administratif des arrondissements de la ville, comptait 180.512 habitants. Dans cette section nous présentons la zone de Pissy (Zone A) dans la sous-section 2.9.1 et ensuite dans la sous-section 2.9.2, il s'agit de la zone de Dassasgo (Zone B).

2.9.1 La Zone de Pissy (Zone A)

La zone périphérique A est située à l'Ouest de Ouagadougou, et localisé à Pissy au secteur 17 situé dans le 3^{ème} arrondissement (Boulmiougou). Cette zone est située à 8km du centre-ville de Ouagadougou et est habitée par une population composée d'agriculteurs. Elle est censée avoir des mouvements pendulaires courts en termes d'amplitude entre la périphérie et le centre, mais en nombre plus important.

Selon **son profil**, cet arrondissement s'étend sur une superficie de 47,80 Km² dans la partie Sud-ouest de la Commune de Ouagadougou. La population urbaine représente 95% (*dont plus de 60% se retrouve dans les quartiers périphériques*), contre une population rurale de 5%. Sa population, selon le recensement général de la population et de l'habitat de décembre 1996, est estimée à 180 895 habitants. En 2006, cette population était de 366.182 habitants. L'arrondissement compte quatre secteurs (Secteurs 16, 17, 18, 19) et quatre villages rattachés (*Boassa, Sandogo, Zagtoui, Zongo*). La population est représentée par 51,46% d'hommes et 48,54% de femmes.

L'économie de l'arrondissement de Boulmiougou est centrée sur les activités principales suivantes : l'agriculture, l'élevage, l'artisanat, le commerce et le jardinage. Le barrage dont il dispose est le seul qui pourvoie l'eau pour le bétail, pour le maraîchage et pour la réalisation des différents travaux de constructions et de voiries. L'arrondissement abrite la deuxième zone industrielle de Ouagadougou avec quelques unités produisant essentiellement dans le secteur de l'alimentaire (*fabriques de bonbons et de pain*), du bâtiment et des travaux publics (*ciment*), et une industrie chimique (*cartoucherie*).

Les infrastructures routières de cet arrondissement connaissent des problèmes par le fait que la plupart des voies restent encore en terre battue et ne sont pas entretenues et par conséquent, difficilement carrossables pendant la saison pluvieuse. Ce réseau routier est estimé à 372.900 mètres linéaires, la partie aménagée ne représente que 15% de l'ensemble du réseau routier et se présente comme suit : routes bitumées en bon état → 14 568 mètres linéaires ; routes en terre en bon état → 26 335 mètres linéaires ; routes en terre dégradées → 12 617 mètres linéaires ; routes non aménagées → 319 380 mètres linéaires.

2.9.2 La Zone de Dassasgo (Zone B)

La zone périphérique B est située à **12 km du centre-ville**, au secteur 28 du 2^{ème} arrondissement (Bogodogo), avec des mouvements pendulaires plus longs entre la périphérie et le centre, en nombre aussi important, à cause de la forte densité démographique, et du point de vue historique, il ressort que la population qui habite cette zone semble être la plus mobile de la ville. **Le profil** de cet arrondissement met en évidence son étendue sur 105 Km² dans la partie sud-est de la Commune de Ouagadougou. Il comporte une zone urbaine de près de 48,5 Km² composée de cinq secteurs (les secteurs 14, 15, **28**, 29 et 30) et une zone rurale de 56,5 Km² composée de deux villages (Balkuy et Yamtenga).

L'économie de cet arrondissement est marquée par la dominance du secteur informel qui domine l'activité économique dans l'arrondissement. De ce fait, il est fréquent de rencontrer des marchands dans la plupart des carrefours. En outre, on rencontre onze marchés fonctionnels dans l'arrondissement.

Tableau 2.11 Population par secteur dans l'arrondissement de Bogodogo

Localités	Nombre d'habitants		Total
	Hommes	Femmes	
Secteur 14	7 040	7 073	14 113
Secteur 15	20 008	19 361	39 369
Secteur 28	31 172	29 573	60 745
Secteur 29	20 698	18 670	39 368
Secteur 30	24 243	23 084	47 327
Village de Balkuy	1 427	1 364	2 791
Village de Yamtenga	1 194	1 286	2 480
Total	105 782	100 411	206 193

Source : RGPH, 1996

Le recensement général de la population et de l'habitat de décembre 1996 a évalué à 206.193 personnes dans cet arrondissement, soit 200.922 personnes en zone urbaine (*sur ces 97% de la population totale, plus de 60% vit dans les quartiers périphériques*), et 5.271 personnes en zone rurale. En 2006, cette population avait atteint 374.373, étant constituée de 51,30% d'hommes et 48,70% de femmes. La répartition par tranche d'âge est la suivante: 18,3% a moins de 7 ans ; 32,5% a un âge compris entre 7 et 20 ans ; 44,05% a un âge compris entre 20 et 64 ans ; 01,43% a plus de 64 ans. Le nombre de ménages s'élève à 42.360. Le taux d'accroissement de la population est de 7,07

En faisant la comparaison des deux zones, nous retenons qu'il s'agit de quartiers périphériques qui se ressemblent du point de vue de la forme urbaine et qu'en termes de flux de mobilité domicile-travail par rapport aux quartiers centraux, les secteurs périphériques où prédominent les flux de mobilité vers les quartiers centraux sont les secteurs (28 ; 29 et 30), mais l'on y trouve cependant la marque d'un sous-emploi notoire.

Cusset et Sirpe (1994) ; et Stanislas Bamas (1995) ont confirmé dans leurs études que le secteur 28 est le plus mobile et le plus peuplé de Ouagadougou, raison pour laquelle nous avons choisi ce secteur qui correspond à notre deuxième zone d'étude (zone B).

2.10 Les instruments utilisés pour la collecte et le mode de traitement des données

Dans cette section, nous présentons les instruments que nous avons utilisés pour la collecte et le mode de traitement des données, nous mentionnons à la fin quelques difficultés rencontrées sur le terrain. Dans l'opérationnalisation de notre thèse, comme nous l'avons précisé un peu plus haut, notre principale source d'information est le vécu des populations actives précaires non motorisées (*vécu du sujet-acteur*), dans leur mobilité domicile-emploi. Le cheminement de chacun des actifs est spécifique, lié à une histoire de vie d'un milieu d'appartenance (*quartier, arrondissement, commune*), et d'un réseau social (*famille, ethnie, amis...*) que nous cherchons à mieux connaître. Notre travail s'inscrit dans une démarche qualitative, par observations et enquêtes semi-structurées, qui nous ont permis de faire la collecte et le traitement des différentes données. Nous considérons la méthodologie qualitative comme étant la mieux adaptée, pour analyser les comportements et les trajectoires de vie des populations cibles et pour évaluer la perception sociale de la situation des populations dans les deux zones d'études. Par ailleurs, elle présente des atouts pour parler des aspirations des gens, et d'aborder la question de mobilité en termes de compétence. Aussi à travers cette approche méthodologique, nous avons pu maximiser l'exactitude des données recueillies.

Les instruments utilisés pour la collecte et le mode de traitement des données sont abordés dans cette section en présentant notre échantillonnage dans la sous-section 2.10.1, puis le mode d'organisation des entretiens semi-dirigés dans la sous-section 2.10.2. Le mode d'utilisation de l'observation comme outil de collecte de données est abordé dans la sous-section 2.10.3, puis le déroulement du processus de traitement des données est présenté dans la sous-section 2.10.4. Enfin, nous faisons état des quelques difficultés rencontrées sur le terrain dans la sous-section 2.10.5.

2.10.1 Échantillonnage

Dans le choix de l'échantillonnage, nous avons recherché une certaine homogénéité dans l'analyse des trajectoires de vie des actifs précaires, pour cela, nous avons gardé un seul groupe d'âge (40-55 ans). Le choix de cette tranche d'âge est justifié par le souci d'harmonisation et de mieux suivre l'évolution des stratégies adoptées dans le temps par la population cible, nous voulons savoir si les choses ont évolué pour ces personnes quant à leur capacité de mobilité et d'accès aux meilleurs emplois.

Tableau 2.12 Échantillonnage pour les entretiens

Zone d'étude	Mode	Genre	Effectif âgé de 40-55 ans	Effectif âgé de (<40ans) et (>55 ans)	Total	Observations
Zone – A PISSY	Vélo	H	12	7	19	Effectif supplémentaire de 8 personnes
		F	10		10	
	Marche	H	10		10	
		F	11	1	12	
		Sous-total a)	43	8	51	
Zone – B DASSASGO	Vélo	H	16	4	20	Effectif supplémentaire de 11 personnes
		F	13	2	15	
	Marche	H	10	1	11	
		F	14	4	18	
		Sous-total b)	53	11	64	
Total de l'échantillonnage			96	19	115	

(Proposé par l'auteur)

Compte tenu du fait que nous voulons couvrir les différentes catégories d'utilisateurs, afin de mieux comprendre les évolutions, et afin d'obtenir des données assez pertinentes, nous avons gardé dans notre échantillonnage, quelques personnes de moins de 40 ans et d'autres de plus de 55 ans (voir le tableau 2.12 ci-dessus).

L'extension dans notre échantillonnage de personnes dont les tranches d'âge sont <40ans et >55 ans, nous a permis de diversifier notre appréciation en amont et en aval des limites fixées initialement qui sont de 40-55 ans. L'effectif supplémentaire de notre échantillonnage est de 19 personnes. Cette augmentation de notre échantillonnage est liée à notre souhait de croiser un maximum d'informations dans les deux zones d'études. Le fait d'avoir 48 hommes et 48 femmes dans les deux zones d'études nous permet de faire des analyses avec un bon équilibre, qui nous permet également de mettre en évidence le rôle de la femme dans les quartiers périphériques de Ouagadougou et le total pour les deux zones revient à 115 personnes. Le regroupement de notre échantillonnage selon le genre est présenté dans le tableau 2.13 ci-dessous.

Tableau 2.13 Réorganisation de l'échantillonnage selon le genre

Zone d'étude	Genre	Mode	Effectif âgé de 40-55 ans	Effectif âgé de 40-55 ans	Effectif supplémentaire âgé de <40ans	Effectif Supplémentaire âgé de >55 ans	Total
Zone – A PISSY	Hommes	Vélo	12	22	2	5	7
		Marche	10				
	Femmes	Vélo	10	21			1
		Marche	11		1		
		Sous-total a)	43		3	5	8
Zone – B DASSASGO	Hommes	Vélo	16	26	1	3	5
		Marche	10			1	
	Femmes	Vélo	13	27	2		6
		Marche	14		2	2	
		Sous-total b)	53		5	6	11
Total de l'échantillonnage par sexe			96	48 hommes 48 femmes	8	11	19

(Proposé par l'auteur)

2.10.2 Entretiens

L'entretien individuel nous a permis d'avoir à travers des interviews semi-dirigées, l'expression d'un récit concernant : le vécu, les stratégies adoptées par les populations dans leur mobilité et le choix des réseaux sociaux qui y sont impliqués. Le déroulement de nos activités de terrain a été organisé avec l'aide de deux interprètes que nous avons trouvées sur le terrain en faisant usage des réseaux de connaissances, *soit une interprète pour chaque zone d'étude (Pissy et Dassasgo)*. Avec leur aide, nous avons fixé des rendez-vous avec les informateurs qui nous ont reçus à leur domicile. Il nous fallait trouver à chaque fois un endroit idéal pour l'enregistrement de l'interview, afin de ne rien perdre du discours d'un informateur, de nous concentrer sur son propos, de prendre connaissance plus facilement de son non verbal et d'éviter toute substitution de ses propres mots aux nôtres. Au début de chaque entretien, nous avons expliqué à chaque personne, la démarche, en présentant le document d'information que nous avons rédigé⁷⁰. Nous avons ensuite fait état de l'objet de la recherche et la nécessité de recourir à leurs expériences de vie. Par ailleurs, nous avons établi un certificat d'éthique pour ce type d'étude.

Les deux interprètes ont procédé à la traduction en français des propos des informateurs qui pour la majorité d'entre eux s'exprimaient dans des langues locales. Il fallait s'approcher des réalités du vécu de ces actifs précaires (*pénibilité et amplitudes des déplacements effectués, conditions de vie et cadre bâti*), pour cela il fallait rentrer dans chaque concession. Les photographies que nous avons prises sont venues compléter les phases d'observation et des entretiens, pour illustrer certains aspects de notre problématique. Pour compenser leur temps d'immobilisation pour nous rencontrer, chaque personne interviewée a reçu entre 1000 à 2000 Francs CFA (*soit 2 à 4 dollars USA*), comme motif d'encouragement pour leur participation à nos travaux de recherche.

Nous avons organisé des entretiens semi-directifs en misant sur la disponibilité des habitants du milieu. Les cibles potentielles qui répondent à nos prérequis (*c'est-à-dire d'être actif précaire non motorisé et habitant dans l'une des deux zones d'études et âgé de 40-55 ans*) ont été identifiées de façon aléatoire. Lors des interviews, nous étions parfois obligés de recourir à des questions de rappel quand l'interviewé déviait ou donnait une réponse incomplète, il fallait se donner à chaque fois la possibilité d'une intervention active et souvent inattendue dans le processus des entrevues. Cette démarche de validation du contenu des interviews se faisait aussi par des compléments ou des croisements d'information surtout dans le cas des membres d'un ménage ou d'une même famille (*il peut s'agir des personnes*

⁷⁰Le document d'information est présenté dans l'appendice D.1. Il a été élaboré à l'attention des usagers et contient une clause de consentement libre et éclairé, destinée à être signée par le participant et dans laquelle nous nous engageons à respecter la confidentialité de leur participation et de leurs réponses.

originaires d'un même village). En quittant d'un lieu à un autre dans la zone d'études, il nous est arrivé de découvrir à travers les réponses des interviews qui nous parvenaient qu'un lien existait entre telle et telle autre famille, tout simplement à travers le récit de leur trajectoire de vie. En prenant en compte l'observation suivante formulée par Blanchet, nous citons :

« Chaque entretien est singulier, unique, et l'application rigoureuse d'un même scénario ne saurait que produire les mêmes données au regard de la science expérimentale...De la même manière, l'absence de reproductibilité de l'entretien est sans doute son bien le plus précieux qui engage le chercheur sur des pistes moins tracées et le mène au plus près du vivant » (Blanchet, 1985).

La consistance du récit sur l'expérience vécue par chaque actif précaire nous a permis d'effectuer le traitement des différentes informations avec un niveau de finesse plus élevé. Par ailleurs, nous avons pris le soin d'établir des contacts avec les acteurs institutionnels et les différentes personnes ressources, pour les informer de notre projet de recherche (*afin d'éviter toute forme de suspicion à notre égard lors des visites sur le terrain*). Nous avons à cet effet contacté les autorités de la Commune de Ouagadougou et les chefs des deux quartiers. A cette occasion, la rencontre avec les chefs coutumiers qui nous a été d'une grande importance pour comprendre l'histoire des lieux. Ces derniers sont en général, les descendants des familles qui ont participé à la création de ces anciens villages qui aujourd'hui sont devenus des quartiers urbains après plusieurs générations.

Pour assurer un bon déroulement de nos entretiens, nous avons organisé notre grille d'entretien⁷¹ sous forme de questions et de questions dites de relance, afin de relancer la discussion si cela s'avérait nécessaire. Notre guide d'entretien a été utilisé plutôt selon la dimension diachronique que synchronique en abordant les dimensions qui sont mentionnées dans le tableau 2.14 ci-dessous. La durée de nos entretiens a varié de 30 minutes à une heure conformément aux appendices B.1 et B.2, au cours desquels nous avons focalisé notre questionnement sur le quotidien des personnes et leur trajectoire de vie, pour laisser émerger des jugements de valeur propres à chacune d'entre elles. Lors de nos interviews, nous n'avons pas fixé un délai préalable au départ. A cet égard, nous avons laissé à chaque sujet interviewé de répondre librement aux questions issues de notre grille d'interviews et de raconter son histoire personnelle.

⁷¹Vous trouverez en annexe le modèle du document d'information et de consentement qui a été présenté aux usagers, ainsi que les détails des questions qui ont été posées, dans la grille d'entretien semi-dirigé en annexe.

Tableau 2.14 Données recueillies dans notre guide d'entretien

Questions qui ont été posées dans la grille d'entretien semi-dirigé	
A) Profil de l'utilisateur (piéton, cycliste)	Genre, âge, Trajectoire de vie : marié/célibataire, piéton/cycliste
B) Le bassin résidentiel	<p>Durée d'implantation dans le quartier ;</p> <p>Caractéristiques de l'habitat : Niveau (0=médiocre ; 1=passable ; 2=moyen ; 3=bon ; 4=très bon ; 5 = excellent)</p>
C) L'accès aux emplois	<p>Typologie des emplois exercés avant et après l'arrivée dans le quartier ;</p> <p>Durée des différents emplois et durée d'exercice de l'emploi actuel ;</p> <p>Lieu de localisation des emplois exercés (emplois de proximité ou éloignés dans les quartiers centraux)</p> <p>Mode de déplacement domicile-travail (à pied ou à vélo) ;</p> <p>Nombre de déplacements domicile-travail par jour.</p>
D) Les stratégies adoptées	<p>Stratégies centrées sur le choix de localisation des emplois (choix fixé sur les emplois de proximité, ou sur les emplois éloignés) ;</p> <p>Stratégies d'accès aux emplois de proximité (mode d'accès aux emplois de proximité) ;</p> <p>Stratégies d'accès aux emplois éloignés (mode d'accès aux emplois éloignés) ;</p> <p>Stratégies d'intermodalité (contexte d'usage de cette stratégie entre déplacements de proximité/éloignés, en combinant marche-bus ? marche-taxi ? vélo-taxi ? Vélo-bus) ;</p>
E) Les réseaux sociaux	<p>Stratégies de recours aux réseaux sociaux : typologie de réseaux sociaux qui peuvent être des réseaux de famille, de parents de même village, d'amis ou collègues de travail, de voisinage et des réseaux institutionnels par l'État, associatif ou ONG et coreligionnaires ;</p> <p>Apports des différents réseaux dans le processus de mobilité (typologie des aides apportées par les différents réseaux sociaux).</p>
F) Amélioration des conditions de vie	<p>Amélioration du confort familial (contribution des différents emplois exercés dans l'amélioration des conditions de vie du ménage en termes de préservation des relations au sein de la famille (entre l'époux, la femme et les enfants, ou en termes de Gestion du temps) ;</p> <p>Augmentation des revenus (croissance des revenus) ;</p> <p>Réalisations au sein du ménage (par exemple : achat de vélo, construction de maison, payer la scolarité des enfants, etc...) ?</p>
G) Les sources de motivation	<p>Vaincre le sentiment d'échec, malgré les conditions difficiles de mobilité, préciser de quelle manière passer de la mobilité de survie à la mobilité de subsistance, ensuite de la mobilité de subsistance à la mobilité d'épargne, puis enfin de la mobilité d'épargne ou d'accumulation à la mobilité de développement ou d'investissement ;</p> <p>Définir les éléments de motivation (préciser la source principale de motivation qui permet de supporter les difficultés rencontrées lors de vos déplacements (à pied ou à vélo), sur la trajectoire, pour accéder au lieu d'emploi).</p>

(Par l'auteur)

En faisant l'évaluation du temps mis sur le terrain, il ressort un total de 2163 minutes pour la zone A, dont la répartition correspond à 60% pour les hommes et 40% pour les femmes. Par contre dans la zone B, nous avons 2409 minutes, dont 51% pour les hommes et 49% pour les femmes. La concentration la plus élevée des heures d'interviews a été réalisée dans la zone B, car nous y avons interviewé un échantillonnage plus important (*soit 64 personnes en zone B contre 51 personnes en zone A*). Il ressort par ailleurs que dans les deux zones d'études, les hommes ont pris plus de temps lors des échanges par rapport aux femmes. Le temps moyen d'une interview en Zone A est de 42 minutes alors qu'il est de 38 minutes en zone B.

2.10.3 Observations

Nous avons fait usage de cet outil méthodologique, pour faire l'évaluation des trajectoires de mobilité et du bassin résidentiel. La nature du terrain d'étude ne se prête pas de prime abord, à l'observation participante, pour suivre tout le cheminement d'un actif précaire depuis le domicile, jusqu'au lieu d'emploi. Pour évaluer le bassin résidentiel, nous avons divisé le milieu d'habitat en secteurs d'observation (clôture, état de la maison d'habitation, existence d'une cuisine ou pas, le nombre de vélos/motos existants au sein du ménage, le niveau de confort en termes de bien disponible (*existence d'une radio, d'un four pour la cuisson des aliments*)). Nos phases d'observation ont été structurées à partir d'une grille d'analyse, appuyées par des photos, pour illustrer les modes de déplacement et le milieu de vie des populations cibles.

Une autre phase de notre observation a consisté à effectuer la mesure des flux de mobilité aux heures de pointe de la matinée, pour évaluer les % des actifs selon le mode de déplacement utilisé pour accéder à leurs emplois. Ce comptage a été effectué sur les principaux axes routiers à la sortie de chaque zone d'études conformément au tableau mentionné dans l'appendice B.3.

2.10.4 Processus de traitement des données

Avant de débiter *l'analyse et le traitement des données*, chaque entretien a été retranscrit intégralement sous forme de verbatim. La transcription s'est opérée de façon manuelle en écoutant à plusieurs reprises les enregistrements. Nous avons eu l'avantage d'avoir des interprètes scolarisées qui parvenaient à donner les sens adéquats des termes

issus des langues locales⁷². Afin d'assurer la confidentialité des participants et de leurs propos, aucun détail concernant leur identité n'a été conservé dans les transcriptions de verbatim. Les informations nominatives ont été codifiées sous forme de lettre (pour indiquer la zone d'étude), accompagnées d'un chiffre (pour indiquer le numéro attribué lors des entretiens), exemple (*Interviewé numéro 49 de Dassasgo, sera codifié par D49*).

Pour procéder à l'analyse thématique et transversale des transcriptions, nous avons fait usage de mots-clés, en thèmes et sous-thèmes, et les regroupements ont été effectués par copie collée. Dans ce cheminement notre analyse a été effectuée par chapitre et chaque chapitre répond à l'une de nos cinq questions de recherche.

Notre analyse qualitative est appuyée par une **analyse quantitative descriptive** en faisant jouer les variables afin d'exploiter au mieux le contenu des tableaux de synthèse issus de notre collecte des données qualitatives.

2.10.5 Quelques difficultés rencontrées sur le terrain.

Au titre des difficultés rencontrées, nous avons constaté qu'il était plus difficile de trouver des hommes qui faisaient seulement usage de la marche et qui ne disposaient pas de vélo (*cette catégorie était sous-représentée*). Il est pertinent de bien définir les critères qui caractérisent le seuil de précarité des populations tels que : *la stabilité par rapport à l'emploi, les revenus sachant que certaines sources sont difficiles à évaluer afin d'être situées par rapport au revenu moyen de 1\$/jour. Il s'agit par exemple des personnes qui reçoivent un soutien financier de la part d'un parent au pays ou à l'étranger. Ce type de revenu est difficilement quantifiable et cette difficulté intervient dans la qualification des personnes en (pauvre ; assez pauvre ou très pauvre) compte tenu de l'imprécision par rapport à l'ensemble de leurs revenus.* Par ailleurs, la situation familiale pose des difficultés compte tenu du fait que quelques enfants font la navette entre les parents qui sont dans les quartiers périphériques et ceux qui sont dans les zones urbanisées et qui ont des emplois bien rémunérés. Il se pose ainsi la question d'évaluer la charge réelle des ménages qui vivent dans les quartiers périphériques. Dans certains ménages, les enfants apportent leur contribution à la charge familiale, il nous est difficile d'évaluer quel est le poids réel de cette contribution puisque les parents étaient incapables de nous la préciser. Lors des entretiens, il arrivait que les enfants en bas âge perturbent nos rencontres par leurs pleurs et par le bruit qu'ils faisaient soit dans la cour soit dans la maison ; pour y faire face, il fallait attendre quelques moments, le temps que le calme revienne.

⁷² Les sujets interviewés parlaient les langues locales suivantes : Moore, gourmanché, Bissa, gourounsi et quelques uns pouvaient s'exprimer en français.

D'autres difficultés que nous avons rencontrées furent de trouver la disponibilité des chefs coutumiers des deux zones d'études, puis d'évaluer la capacité financière allouée à la mobilité ou le budget-transport des ménages ainsi que le niveau d'accessibilité aux emplois et services, la solidité des réseaux d'entraide dont dispose un individu (*sachant qu'une bonne relation entre deux individus peut être harmonieuse aujourd'hui et ne plus l'être dans un ou deux ans*). Une difficulté méthodologique intervient aussi pour estimer les dimensions du cadre bâti, car nous ne pouvions prendre un double décimètre pour mesurer la longueur et la largeur de chaque habitation, les populations estiment généralement leur habitation suivant le nombre de tôles dont les dimensions représentent (2,00m x 0,80m). C'est la dimension standard de mesure d'une habitation dans les quartiers non lotis de Ouagadougou et chacun connaît avec une précision souvent étonnante le nombre de tôles de sa maison. Le type d'occupation résidentielle c'est-à-dire *le logement en location ou en propriété* pose également des difficultés méthodologiques, car il est parfois difficile de saisir si la personne occupe réellement sa maison qu'il a construite ou celle de son parent. Il arrive que des personnes installées dans la zone urbanisée prennent des terrains et construisent des maisons dans les quartiers périphériques en y mettant soit un parent soit un ami.

Lors de nos entretiens, nous n'avons pas remarqué que le fait d'être étudié puisse entraîner des comportements artificiels de la part des informateurs. Cependant, ces derniers nous livraient le fond de leur cœur dans un dialogue ouvert et dans un échange cœur à cœur en nous exposant tous les détails concernant leur histoire de vie. Pour cela, nous considérons que les effets suivants mentionnés par Kelly (1992) ont pu être évités : « effet cochon d'Inde⁷³ » ; « effet d'expérimentation⁷⁴ » ; « effet de suggestion⁷⁵ » et « effet d'exposition⁷⁶ ».

⁷³ Cet effet est lié à la connaissance d'être étudié, qui cause un comportement socialement acceptable, car le sujet cherche à donner bonne impression

⁷⁴ Cet effet est lié au caractère souvent artificiel de la recherche et cela pousse le sujet à adopter un rôle qui ne lui est pas habituel

⁷⁵ Cet effet est lié à la planification de la grille de nos interviews qui peut proposer des réponses toutes faites aux sujets interviewés

⁷⁶ Cet effet est lié à l'opération de mesure qui peut causer des changements d'attitude ou de comportement.

DEUXIÈME PARTIE

ANALYSE DES RÉSULTATS

CHAPITRE III

IMPACT DE LA DISTANCE OU DE L'AMPLITUDE DE DEPLACEMENT SUR LA MOBILITE DES ACTIFS PRECAIRES

Introduction

Dans ce chapitre analytique, nous présentons les résultats de nos travaux, en rapport avec notre première question de recherche qui est la suivante : ***quel est l'impact de la distance entre les zones A et B par rapport au centre-ville, sur les déplacements et sur les emplois occupés par les actifs précaires, en considérant qu'ils adoptent les modes actifs (marche, vélo ou intermodalité) ?*** En d'autres termes, nous souhaitons comprendre la manière dont la variation des distances parcourues influence la mobilité des actifs précaires à Ouagadougou. Ces distances sont traduites par des *amplitudes de déplacements* qui correspondent à *la distance entre le lieu de résidence (quartiers périphériques) et le lieu d'emploi (qui peut être dans le quartier d'habitation, dans les quartiers voisins ou dans les quartiers centraux)*. La prise en compte des différentes échelles de déplacement domicile-travail donne lieu à des choix de mobilité qui permettent d'accéder aux lieux d'emplois (de proximité ou d'éloignement).

Le présent chapitre fait le portrait des déplacements et permet d'évaluer quel est l'impact de la distance par rapport au centre-ville, sur les modes de déplacements actifs et sur les emplois occupés par les actifs précaires de nos deux zones d'études. Pour faire nos analyses, nous avons pris comme hypothèse que les actifs qui sont dans la zone A plus proche du centre-ville, sont supposés évoluer dans des amplitudes de déplacements plus courtes qui varient entre les rayons $R = 5$ et 8km compte tenu de l'effet induit par la proximité de cette zone par rapport aux quartiers centraux. La comparaison est faite avec la zone B (*la plus éloignée du centre-ville*), où nous considérons que les actifs sont caractérisés par le développement des activités à domicile dans un rayon $R=50$ mètres ou à l'intérieur du quartier $R<1,5\text{km}$ pour la majorité d'entre eux à cause de l'éloignement par rapport aux quartiers

centraux, ce qui correspondrait à la stratégie d'insularité⁷⁷. Compte tenu de la volonté de sortir de la précarité, nous admettons dans notre hypothèse l'idée que certains actifs de la zone B sont caractérisés par un choix porté sur les emplois éloignés. Les actifs de ce dernier groupe qui parcourent des distances élevées⁷⁸ capitalisent ces longs déplacements en termes de multiplication d'opportunités, de réseaux sociaux et de qualités des emplois obtenus

Pour opérationnaliser notre question de recherche et pour en effectuer les analyses, nous avons besoin de connaître les trajectoires parcourues par ces actifs dans leur mobilité. Ces trajectoires ont des effets sur la manière de se déplacer et sur les emplois occupés selon qu'on utilise les modes de transports actifs, dont la marche ou le vélo. Pour tenir compte du fait que les distances de déplacement varient en fonction des amplitudes domicile-travail, qui à leur tour évoluent selon la localisation du bassin résidentiel (zone A ou zone B) ou selon le lieu de destination qui correspond aux lieux des emplois⁷⁹. Les impacts générés par ces distances se ressentent sur : *le niveau de mobilité⁸⁰, la durée des trajets et les emplois occupés et tout cela dépend du choix modal (marche ou vélo) adopté par les actifs ainsi que de l'état physique des aires circulatoires.*

Dans le processus d'opérationnalisation de notre question de recherche, nos outils d'analyse sont basés sur une double approche qualitative et quantitative. Nous avons attribué à chaque individu, un rayon spécifique de mobilité. Cette approche constitue une analyse fine des trajectoires individuelles cependant, la somme des trajectoires prise au prorata de notre échantillonnage conduit à une application lourde du point de vue analytique et méthodologique, car au sein d'un même ménage les rayons de mobilité peuvent varier entre l'homme, la femme et voire les enfants en âge de travailler, rendant ainsi lourdes et complexes nos analyses. A cet effet, nous avons opté pour une approche d'harmonisation des distances de déplacement en considérant que les rayons de mobilité sont concentrés pour chaque zone d'études et sont définis à partir du centre de gravité de celle-ci par rapport au centre-ville.

Dans cette approche nous estimons la mobilité spatiale suivant un découpage par zone, en prenant la distance du centre de gravité de la zone d'études jusqu'à la limite de celle-ci, définie à titre d'exemple par **R1 Zone A/B** et dont les valeurs correspondantes aux deux zones sont : **R1 Zone A (Pissy) = 2,5 km** et **R1 Zone B (Dassasgo) = 4 km**. Ensuite, nous ajoutons à ce rayon la distance entre la limite de la zone d'études jusqu'au centre-ville considéré comme étant le cœur de la ville, et définie par **R2 Zone A/B**, dont les valeurs correspondent à **R2 Zone**

⁷⁷ Nous considérons que la stratégie d'insularité est basée sur le développement des activités à domicile ou dans un rayon $R < 5$ km

⁷⁸ Ils franchissent des distances supérieures à 15 km pour atteindre les emplois situés dans les quartiers centraux

⁷⁹ Les différents emplois sont localisés : à domicile (rayon de 50 m, dans le quartier immédiat de résidence (rayon de 1,5 km, dans le quartier voisin (rayon de 3 à 5 km), dans les quartiers éloignés ou dans les quartiers centraux (rayon supérieur à 5 km).

⁸⁰ Le niveau de mobilité est traduit par le nombre de déplacements par jour

pour chaque zone par rapport aux quartiers centraux, nous obtenons les distances moyennes de déplacement suivantes : Zone A=10,5 km et Zone B =16 km.

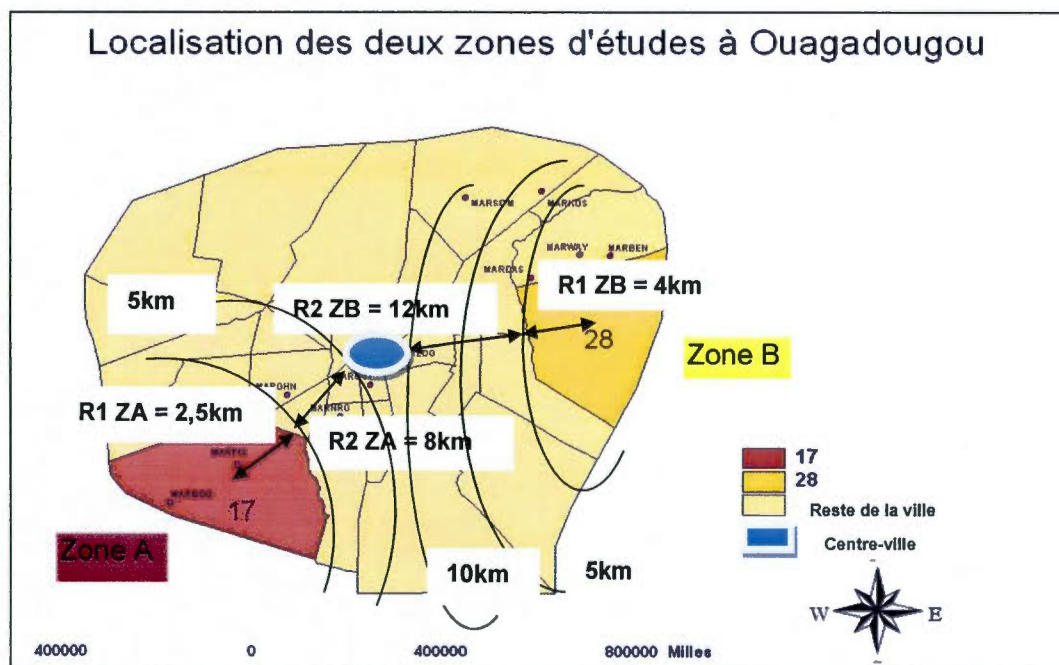


Figure 3.1 Rayons de mobilité des deux zones d'études (proposé par l'auteur).

En parcourant les deux zones d'études, aucune des activités exercées ne donne l'air d'une économie de type entrepreneurial embryonnaire pouvant éventuellement déboucher sur des petites entreprises dans un futur proche ni lointain. Par conséquent, il n'y a parmi ces actifs aucune PME⁸¹ qui soit identifiée, il s'agit simplement d'une série d'activités à petites échelles⁸² où le salariat est très limité, ce qui rend difficile l'épargne des revenus.

Notre chapitre est structuré en sections suivantes : 3.1 Activités exercées par la population cible, 3.2 Impacts des distances de proximité/éloignement, en fonction des lieux d'emplois, 3.3 Effets induits par l'usage des différents modes de déplacement : marche, vélo et dans la section 3.4 l'intermodalité.

⁸¹ Petite et moyenne entreprise (PME)

⁸² Les activités à petite échelle sont ces petits métiers à faible capital, exercés par des actifs qui n'ont pas souvent une qualification particulière et qui vivent dans la précarité dans les quartiers périphériques de Ouagadougou. Ces actifs exercent ces activités juste pour assurer leur survie, car les revenus journaliers sont souvent inférieurs à 1\$/jour. Ces activités ne sont pas forcément localisées dans l'espace, puisque ces actifs précaires sont mobiles et plusieurs font du commerce ambulant non localisé et qui échappe aux taxes et impôts.

3.1 Activités exercées par la population cible

La capacité de mobilité et les moyens dont dispose chaque actif précaire interviennent fortement dans leurs pratiques de mobilité, mais la mobilité des actifs précaires de Ouagadougou se manifeste généralement sur une base individuelle et s'exprime par le biais de différents indicateurs tels que : *taux de mobilité, distance parcourue ou amplitude de déplacement, utilisation des différents modes de transport (marche ou vélo), distribution des motifs et heures de déplacements (dans notre cas le motif principal est le motif travail, mais nous avons aussi beaucoup de déplacements dont le motif est la visite des parents qui sont localisés soit dans les autres quartiers de Ouagadougou, soit au village)*. Par ailleurs, cette mobilité connaît une distribution en fonction des lieux d'activités (*qui sont diversifiés dans notre cas et localisés : dans le quartier même de résidence, dans les quartiers voisins ou dans les quartiers centraux*) et en fonction du budget-temps de transport (*qui est la somme des temps passés en déplacement dans une unité de temps qui est la journée*).

Nous avons réorganisé notre échantillonnage selon les activités exercées dans nos deux zones d'études comme cela est présenté dans les tableaux 3.1 et 3.2 ci-dessous dans lesquels nous présentons outre les métiers exercés, mais aussi la répartition de notre échantillonnage selon le genre, l'âge et la zone de localisation des populations cibles. Notre population étant constituée d'actifs précaires âgés de 40-55 ans, les activités exercées par ce groupe d'âge sont spécifiques⁸³. Nous en faisons une classification typologique qui met en évidence l'existence des emplois qui poussent les actifs soit vers de grandes amplitudes de déplacements, ce sont : **a) les emplois à forte mobilité** tels que : guérisseur, chauffeur, gardien, charretier, manœuvre, ménage et balayage des rues (*ou technicienne de surface*) et maçon. Les actifs qui exercent ces métiers à forte mobilité font partie de ceux dont les amplitudes de déplacement sont très élevées. Cependant, d'autres emplois sont plutôt **b) des emplois sédentaires** selon leur mode de fonctionnement, il s'agit de : couturier, commerçant, tissage, Association de quartier, Chef coutumier, machiniste ou réparateur, agriculture et élevage et coiffure. Ce groupe d'actifs sédentaires est plutôt centré sur les activités de proximité, mais il peut cependant arriver qu'un actif de ce dernier groupe soit engagé dans des déplacements d'éloignement, c'est le cas d'un couturier ou d'un machiniste/réparateur, dont l'atelier serait localisé dans les quartiers centraux.

⁸³Nous parlons d'activités spécifiques pour notre échantillonnage (40-55 ans) parce que certaines activités sont surtout réservées aux plus jeunes comme les vendeurs de rues : cigarettes, cassettes musicales et cassettes vidéo, lunettes, montres et calculatrices, objets d'art, bijoux, outils, paniers, tee-shirts, tissus, batiks, friperie, nattes, livres, produits de beauté, pharmacopée traditionnelle, gris-gris, bois, eau, savon, miel, cacahuètes, beignets, fruits, légumes, viande, poulets, poisson, café, plats cuisinés, boissons fraîches, glace, etc....

Tableau 3.1 Présentation de l'échantillonnage de 40-55 ans selon les activités exercées et par zone

Zone d'étude et échantillonnage (effectif âgé de 40-55 ans)					Métiers exercés													
					guérisseur	gardien	couturier	commerçant	chauffeur taxi	charretier	Manœuvre	tissage	Association éducation	Machiniste réparateur	Ménage	Agriculture élevage	maçon	coiffure
Zone A 43 personnes	hommes	22	vélo	12	6	1	1	1	2				1					
			marche	10	1	2	1		2						3			
	femmes	21	vélo	10				4				1		2	2	1		
			marche	11				9			1						1	
Zone B 53 personnes	hommes	26	vélo	16	1	5	3			3					2	2		
			marche	10		4			3		1				2			
	femmes	27	vélo	13			10				1		2					
			marche	14			11			1			2					
total : 48 hommes + 48 femmes			96	16	3	39	1	3	8	3	1	4	6	3	7	1		

(Proposé par l'auteur)

(Proposé par l'auteur)

Tableau 3.2 Présentation de l'échantillonnage (<40ans et >55 ans) selon les activités exercées et par zone

Métiers exercés																	
Zone d'étude et échantillonnage																	
Effectif supplémentaire 👉 âgé de <40ans (8 personnes) 👉 âgé de >55 ans (11 personnes)																	
guérisseur	gardien	couturier	commerçant	chauffeur taxi	charretier	Manœuvre	tissage	Association éducation Et Chef coutumier	Machiniste réparateur	Ménage	Agriculture élevage	maçon	coiffure				
Zone A 8 personnes	Hommes	7	Vélo	7	1	1	1	1	2								
	Femmes		1	Vélo													
				Marche													
				Marche													
Zone B 11 personnes	Hommes	5	Vélo	4	3												
	Femmes		6	Vélo													
				Marche													
				Marche													
total : 12 hommes + 7 femmes					4	2	5					3	1	2	1		
(Proposé par l'auteur)																	

(Proposé par l'auteur)

L'analyse des effets induits en lien avec les activités exercées sur la mobilité des actifs précaires met en évidence une forte expansion des petites activités urbaines dans la ville. Ces activités sont considérées d'abord comme aléa pour ne pas mourir de faim et pour sortir de la précarité, ce sont des ressources de survie pour ces populations des quartiers périphériques et constituent le moyen d'accumulation de biens pour l'amélioration des conditions de vie des ménages.

Dans notre échantillonnage présenté au tableau 3.2 ci-dessus, nous avons ajouté 8 personnes dont l'âge est inférieur à 40 ans et 11 personnes âgées de plus de 55 ans. Dans cet effectif supplémentaire, les hommes exercent en majorité comme charretiers et dans le gardiennage surtout pour les plus âgés. Comme cela est mentionné ci-dessus, la majorité des femmes de ce groupe travaillent également dans le commerce.

Certains actifs du groupe des emplois sédentaires peuvent avoir leurs activités dans une autre zone très éloignée par rapport au quartier de résidence. Ces deux groupes d'activités (*à forte mobilité et sédentaires*) influencent les amplitudes de déplacements des actifs précaires que nous avons identifiés, pour cela leur prise en compte du point de vue qualitatif et quantitatif est nécessaire pour mieux prendre en compte les pratiques de mobilité.

Les activités les plus répandues parmi les hommes dans les deux zones d'études selon notre échantillonnage sont le gardiennage qui est exercé par 50% parmi les actifs à vélo et parmi ceux qui sont à pied, l'effectif des ouvriers maçons (soit 30%) est également considérable comme cela ressort sur la figure 3.2 ci-dessous. Ces actifs exercent dans les métiers de **prestataires de services** dont la localisation est en grande partie dans les quartiers centraux.

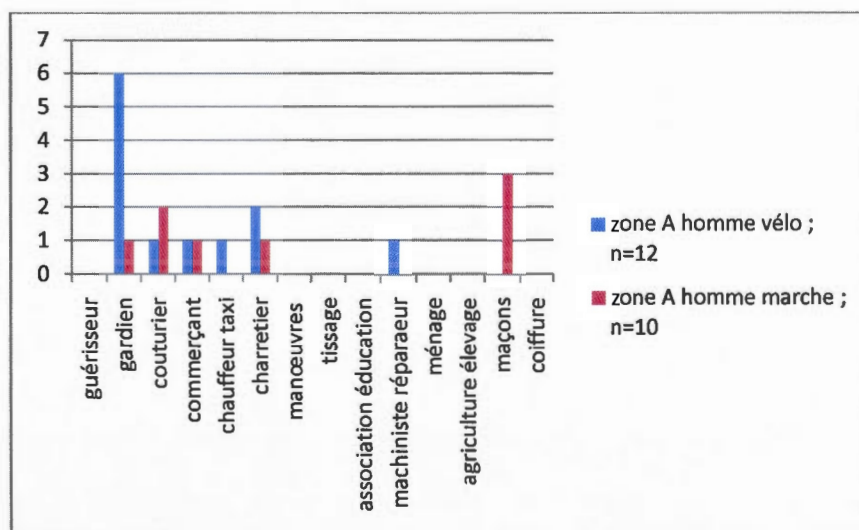


Figure 3.2 Répartition des emplois des hommes de la zone A
(Par l'auteur)

En faisant la comparaison avec la zone B suivant la figure 3.3 ci-dessous, nous avons également un effectif important parmi les actifs à pied et à vélo qui exercent comme gardiens. D'autres métiers se distinguent parmi les actifs à vélo comme les commerçants et les manoeuvres. Parmi les actifs qui se déplacent à pied dans la zone B, nous avons 30% de manoeuvres.

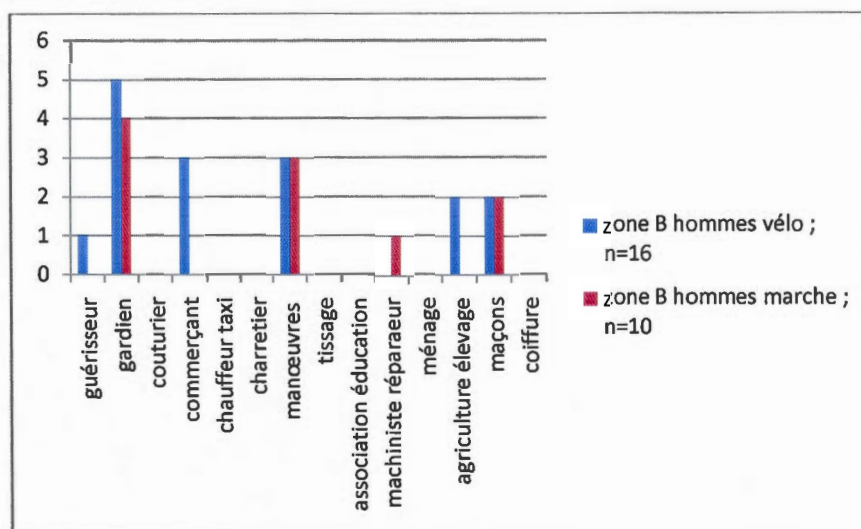


Figure 3.3 Répartition des emplois des hommes de la zone B (Par l'auteur)

En termes de propriété d'activités, les seuls métiers où les populations cibles travaillent pour un patron correspondent aux activités telles que : *gardien* (20 personnes), *chauffeur de taxi* (1 personne) et *ménage/balayage ou technicienne de surface* (8 personnes), ce groupe d'actifs constitue (25%) de notre échantillonnage. Le reste des 75% de notre échantillonnage est constitué par des actifs précaires qui sont à 100% propriétaires de leurs lieux d'activités et travaillent à leur propre compte dans de petits emplois à faible rendement.

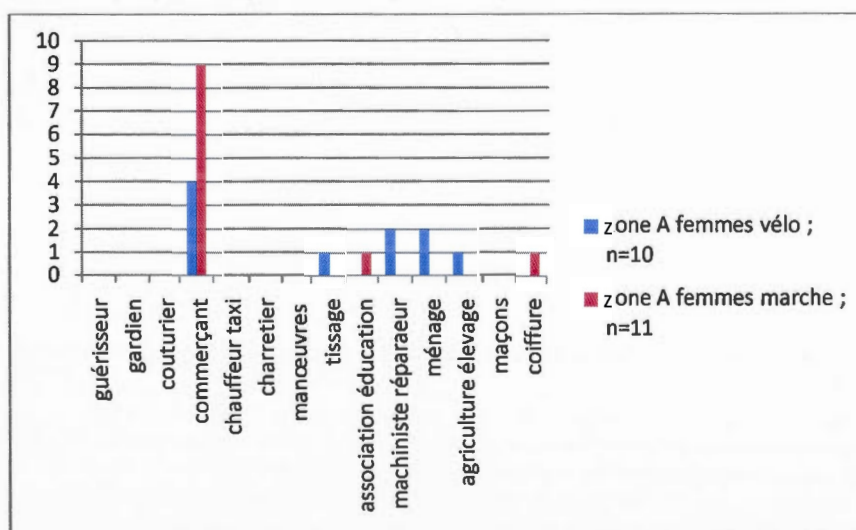


Figure 3.4 Répartition des emplois des femmes de la zone A (par l'auteur)

En ce qui concerne les femmes, l'activité la plus courante est le petit commerce de proximité qui est pratiqué par plusieurs femmes dont 82% qui se déplacent à pied en zone A comme présenté sur la figure 3.4 ci-dessus., contre 78% de femmes qui se déplacent à pied dans la zone B. Par contre l'effectif des femmes qui exercent le commerce et qui se déplacent à vélo en zone B est de 77% comme cela se dégage sur la figure 3.5 ci-dessous.

Les autres activités des femmes sont réparties dans des métiers comme : coiffeuse et nettoyage de bureaux uniquement en zone A et de production de « *dollot* » qui est une boisson locale alcoolisée par fermentation de maïs et qui est produite par quelques femmes en zone B.

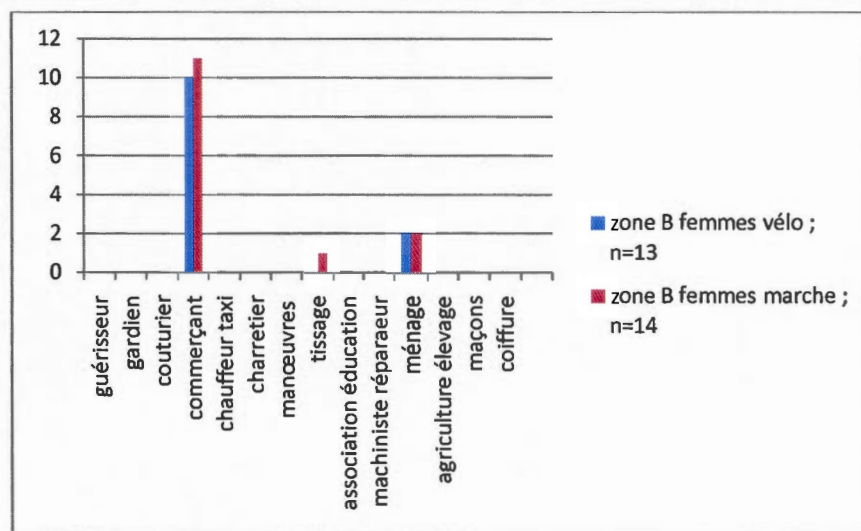


Figure 3.5 Répartition des emplois des femmes de la zone B (par l'auteur)

Compte tenu du regroupement de plusieurs femmes qui exercent des activités commerciales soit de proximité dans les quartiers périphériques, soit dans les quartiers centraux, nous remarquons des particularités quant à **l'existence des territoires** où les sujets se cantonnent. A cet effet, nous retrouvons dans les deux zones d'études, des actifs qui exercent leurs activités commerciales dans un emplacement fixe tel que : *activités dans un atelier de couture, atelier de coiffure, case de consultation pour le guérisseur, lieu de vente de légumes, de nourriture ou de boisson, cabane en bordure des voies de circulations, atelier de tissage, case de réception du Chef de quartier, étable placée au marché, local pour élevage de volaille ou d'animaux (dans nos zones d'études il s'agit d'élevage des porcs)*. Nous avons aussi dans ce groupe, *les boutiquiers* qui vendent dans un local fixe même rudimentaire tel que (*buvettes, vendeurs de café, de plats cuisinés*), *les dollotières* qui préparent et vendent dans un local fixe « *le dollot* ». Ces petits commerçants sont spécialisés selon leurs produits de vente et selon la fixation de leur localisation.

Cependant, pour maximiser le gain quotidien, d'autres femmes font du commerce de façon ambulante le long des rues, devant les cours des écoles et même à l'intérieur du

quartier, souvent en se déplaçant à pied d'une maison à l'autre avec leur marchandise sur la tête. Nous pouvons ajouter à ce groupe : les *tabliers* (c'est-à-dire les vendeurs de rue itinérants qui portent leur étal en bandoulière devant eux), et les vendeuses itinérantes de légumes et fruits qui portent leurs paniers sur la tête et qui parcourent les rues de Ouagadougou à la recherche d'un éventuel client. Les territoires d'exercice de ces activités ambulantes requièrent dans les deux zones d'études d'une sorte de loi tacite dite « *Loi de milieu* ⁸⁴ », tout comme les mendiants se répartissent eux aussi des territoires, ces actifs précaires vendeurs ambulants s'entendent sur des territoires bien définis, mais la concurrence est si rude que souvent ces règles fixées communément sont vite oubliées face aux enjeux de survie, mais quelques personnes restent fidèles à ces règles de base comme le témoigne cette femme :

...« Il y a déjà plusieurs femmes qui font le commerce à côté de ma maison, pour cela, je préfère m'engager dans le métier de blanchisseuse ambulante. Je vais de maison en maison chercher les habits sales que je viens laver chez moi. J'ai fait ça pour éviter de faire du commerce et cela allait m'attirer des ennuis avec mes voisines ». (P39).



Figure 3.6 Vendeuse d'eau à l'aide d'une barrique (par l'auteur)

Parmi ce groupe de femmes qui font le commerce de porte-à-porte, plusieurs exercent dans le commerce de l'eau à l'aide d'une barrique⁸⁵ qui est fixée sur deux roues comme cela est présenté sur la figure 3.6. Cette activité relève des petits transporteurs et dans ce groupe, nous avons également les charretiers⁸⁶.

⁸⁴ Nous entendons par « *Loi de milieu* », toute forme d'entente tacite communément établie dans les quartiers périphériques de Ouagadougou que les populations précaires s'engagent à respecter par simple respect mutuel. Ces engagements ne sont pas écrits.

⁸⁵ Une barrique désigne une charrette sur laquelle a été monté un tonneau d'une capacité variable entre 50 et 100 litres et qui est poussée à la main par les femmes pour vendre l'eau qu'elles prennent à la fontaine publique, située à la sortie des quartiers périphériques non urbanisés.

⁸⁶ Les charretiers effectuent le transport d'objets divers à base d'une charrette tirée à bras ou par un âne, ce métier est exercé aussi bien par les hommes que par les femmes.

3.2 Impacts liés aux destinations de proximité/éloignement

Nous développons dans cette section la question des impacts liés aux destinations de proximité/éloignement, et cette analyse est faite selon les amplitudes de déplacements en rapport avec les lieux d'activités.

Pour prendre en compte les effets relatifs aux pendularités origines-destinations pour le motif « emploi », nous avons identifié le lieu d'emploi (*qui peut être dans le quartier d'habitation, dans les quartiers voisins ou dans les quartiers centraux*), comme étant des lieux d'attractivité vers où se dirigent les populations. Cependant les bassins résidentiels situés dans les quartiers périphériques constituent les pôles de génération des mobilités domicile-travail et déterminent l'intensité des déplacements et leur répartition aussi bien vers les quartiers centraux que vers d'autres quartiers de la ville de Ouagadougou. Chaque actif précaire a dans sa mobilité, une origine-destination et une trajectoire de vie ou un sentier de vie selon le modèle des espaces-temps de Hägerstrand présenté dans les figures 2.3 et 2.4 ci-dessus. A cet effet, nous prenons en compte les différentes échelles de déplacement domicile-travail et cette approche donne lieu à des choix de mobilité selon la localisation des lieux d'emplois qui peuvent être soit *de proximité* soit *d'éloignement*.

Par ailleurs, nous avons défini *les amplitudes de déplacements en termes de distances de proximité (pour le rayon entre 0 et 1,5 km), les amplitudes intermédiaires correspondent au rayon entre 1,5 et 5 km et les amplitudes d'éloignement sont situées dans le rayon entre 5 et 15 km ainsi que pour celles supérieures à 15 km.* La forte concentration des emplois dans les quartiers centraux a beaucoup d'impacts sur les amplitudes élevées de déplacements en direction du centre-ville, puisque la sphère du travail qui permet de gagner de l'argent y est localisée, c'est aussi dans ces quartiers centraux où sont localisés les meilleurs emplois. Pour cela, le fait de choisir une stratégie orientée vers des déplacements éloignés est supposé être plus avantageux en termes d'opportunités d'emplois du point de vue qualitatif et de la consistance des revenus, par rapport à ceux qui se contentent des emplois de proximité.

Pour évaluer l'impact de la distance de déplacement sur la mobilité des actifs et sur l'accès aux emplois, nous comparons la **zone A** (*considérée plus proche du centre-ville*) par rapport à la **zone B** (*plus éloignée du centre-ville*), afin de voir de quelle manière la proximité versus l'éloignement influence la mobilité des populations cibles de chacune des deux zones d'études. Les populations qui habitent proche des quartiers centraux peuvent accéder plus facilement aux moyens de transport ainsi qu'aux emplois tels que : *emplois dans les activités de bureaux, commerces et secteurs formels/informels.*

Tableau 3.3 Échelle des destinations selon les amplitudes et rayons de déplacement

Amplitude des flux et rayons de mobilité																	
déplacements de proximité				déplacements en zones intermédiaires			déplacements d'éloignement										
Très faible amplitude		faible amplitude		Amplitude moyenne	Faiblement élevée	Amplitude élevée	Amplitude assez élevée	Amplitude très élevée									
Activités à domicile R=50m, mobilité au niveau domestique de la concession		R = 50 à 1,5 km Mobilité au niveau du Quartier immédiat		R = 1,5 à 3 km Mobilité au niveau Quartiers voisins	R = 3 à 5 km Mobilité au niveau des Quartiers voisins	R = 5 à 10 km Mobilité au niveau Quartiers éloignés	R = 10 à 15 km Quartiers centraux et autres quartiers très éloignés	R > 15 km Quartiers centraux et autres quartiers très éloignés									
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone A	M	V	Zone A H : 0/10 F : 4/12	Zone B H : 1/11 F : 0/20	Zone A H : 0/10 F : 2/12	Zone B H : 2/11 F : 3/18	Zone A H : 3/19 F : 0/10	Zone B H : 2/20 F : 1/15	Zone A H : 0/10 F : 0/12								
Zone B	M																

Proposé par l'auteur (M=marche ; V=vélo) ; (H=homme ; F=femmes)

L'impact de la distance de déplacement sur la mobilité des actifs et sur l'accès aux emplois est analysé en prenant en compte les différentes évolutions en rapport avec leurs **espaces-temps-activités** ainsi que l'ensemble de leurs déplacements effectués à vélo ou à pied. L'analyse des impacts liés aux distances domicile-travail a été faite selon le tableau 3.3 ci-dessus, qui met en évidence les échelles des amplitudes de déplacement.

Notre attention a été retenue par la forte concentration des hommes dans les déplacements d'éloignement, plus que dans ceux de proximité. Cela montre l'engagement des hommes d'aller aussi loin que possible pour trouver les ressources nécessaires pour la famille, mais cela montre aussi que ces derniers sont mieux équipés que les femmes qui sont plus orientées vers une mobilité dans les limites du quartier à cause non seulement de leur sous-équipement, mais aussi à cause des contraintes familiales. Cependant, celles qui effectuent des déplacements sur des distances plus importantes vont surtout au village ou en visite voir la famille et dans ce contexte, quand elles ne disposent d'aucun moyen de transport, elles vont recourir aux réseaux sociaux pour le prêt d'un vélo et à l'intermodalité. Nous abordons nos analyses relatives aux différentes formes de mobilité de proximité/éloignement dans cette section qui est organisée de la manière suivante : dans la sous-section 3.2.1 il s'agit de la question des déplacements de proximité et dans la sous-section 3.2.2 les déplacements en zones intermédiaires puis dans la sous-section 3.2.3 la question des déplacements éloignés.

3.2.1 Déplacements de proximité

Dans notre analyse des espaces-temps-activités, les pratiques territoriales des personnes en situation précaire qui se déplacent particulièrement à pied sont contraignantes et leur sphère de mobilité reste assignée à des territoires très étroits, qui correspondent à des déplacements de proximité. La création des emplois locaux suscite la question de la dynamique interne de ces espaces de vie dans les quartiers périphériques constitués majoritairement par des populations à faible revenu. L'analyse des déplacements de proximité consiste à prendre en compte les actifs qui se déplacent à pied ou à vélo et dont les seuils de déplacement s'étendent entre les rayons $R=50$ mètres et $R=1,5$ km. En faisant l'analyse de ces amplitudes de déplacements, nous constatons qu'en dehors du fait que ces déplacements de proximité sont largement effectués à pied pour des distances < 1.5 km (*considérée de faible amplitude*), le vélo reste toujours fortement utilisé pour ceux qui en possèdent. Pour simplifier nos analyses, nous avons fait une répartition de nos actifs en 2 groupes : ceux dont les activités gravitent autour d'un rayon $R=50$ mètres et qui sont caractérisés par une très faible amplitude de déplacements, avec des activités à domicile et le deuxième groupe est constitué par les actifs dont les activités sont localisées à une distance entre 50 mètres et 1,5 km. La majorité de ces actifs ont leurs activités soit à domicile soit dans le quartier de résidence. Parmi

ces actifs que nous qualifions « *d'hypo-mobilité* », nous retrouvons aussi bien des personnes jeunes de <40 ans que celles âgées de 40-55 ans et >55 ans. Nous constatons qu'il y a une relation étroite entre le faible niveau d'équipement des actifs et leur forte concentration à l'intérieur des quartiers périphériques, faute de moyens pour aller chercher les emplois éloignés. Cet argument est appuyé par le fait que la majorité des populations engagées dans les activités de proximité concerne majoritairement les actifs qui se déplacent à pied.

3.2.1.1 Activités dans les limites du niveau domestique (*très faible amplitude de rayon R = 50 m*)

En prenant notre premier groupe constitué d'actifs dont les activités sont localisées dans les limites mêmes du bassin résidentiel (*activités à domicile, dans une très faible amplitude de déplacement, rayon de 50 m*), il ressort de notre échantillonnage que l'effectif des hommes de la zone A possédant un vélo qui exercent leurs activités à domicile est de 2/19 (soit 10% voir sur la figure 3.7 ci-dessous), contre 0/20 en zone B (voir sur la figure 4.8 ci-dessous). Les deux personnes identifiées en zone A exercent des activités de *tissage* pour le premier et de *chef de quartier* pour le second. Dans le groupe des hommes qui se déplacent à pied, aucun d'entre eux n'adopte des activités à domicile dans les deux zones d'études.

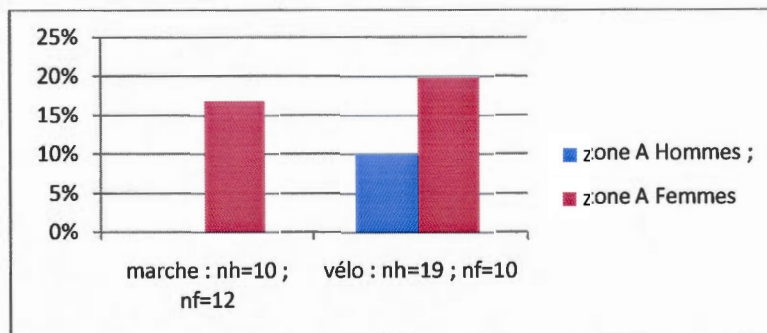


Figure 3.7 Résultats d'analyse des déplacements de très faible amplitude zone A (*nh = nombre d'hommes ; nf = nombre de femmes ; R = 50 mètres*) *Proposé par l'auteur*

Nous retrouvons cependant quelques particularités chez les femmes à vélo, de la zone A, qui représentent 2/10 (soit 20%) et qui exercent l'une dans le *tissage* et l'autre dans le *commerce*, contre 2/15 (soit 13%) en zone B, dont l'une fait de l'*élevage* et l'autre exerce dans le *petit commerce de proximité*. Parmi les femmes qui ne possèdent pas de vélo, nous avons 2/12 (soit 17%) en zone A qui font du *commerce*, contre 3/18 (soit 17%) en zone B, qui exercent aussi dans le *commerce* et dans le *tissage*. Plusieurs femmes sont contraintes aux activités de proximité à cause de la charge familiale comme le témoigne cette dame :

...Je n'ai pas de vélo et je ne peux aller travailler loin de la maison, car j'ai 7 enfants et je dois m'en occuper....(P04).

Au vu de ces résultats sur la mobilité liée aux activités à domicile, le % le plus élevé pour les hommes à vélo revient à la zone A, pourtant plus proche du centre-ville, alors que chez les femmes, les % sont répartis de la manière suivante, dans la zone B nous enregistrons $2/15 = 13\%$ pour les femmes à vélo contre $2/10 = 20\%$ pour la zone A et quant aux femmes qui se déplacent à pied, nous enregistrons un % similaire de $3/18 = 17\%$ pour la zone B, contre $2/12 = 17\%$ pour la zone A. A cet égard, nous retrouvons dans nos analyses des similarités qui traduisent le même niveau de pénibilité auquel sont assujetties les femmes des deux zones d'études. Nous présentons dans la figure 3.8 ci-dessous la répartition de notre population cible de la zone B qui évolue dans cette échelle de déplacement de proximité.

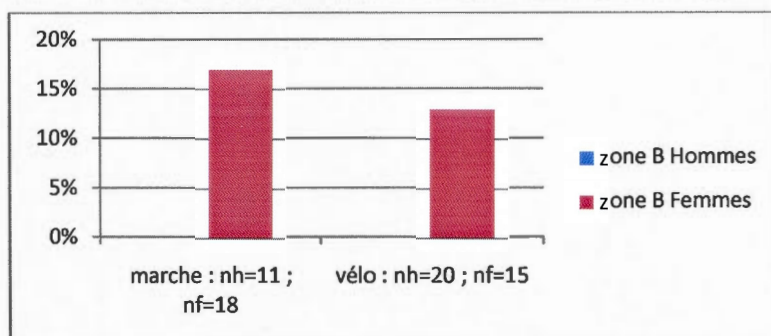


Figure 3.8 Résultats d'analyse des déplacements de très faible amplitude zone B (nh = nombre d'hommes ; nf = nombre de femmes ; R = 50 mètres) Proposé par l'auteur

Les taux les plus élevés dans ce groupe correspondent aux hommes à vélo de la zone A et aux femmes à vélo de la Zone A. Cependant, au niveau de la typologie des activités les plus exercées dans les deux zones d'études pour ce groupe d'actifs, il ressort que les activités commerciales sont prédominantes.

3.2.1.2 Activités dans les limites du quartier immédiat (faible amplitude soit R = 50 mètres à 1,5 km)

Dans le cas des actifs qui exercent leurs activités dans des amplitudes de 50 m à 1,5 km, les lieux de destination ou de leurs emplois sont situés soit à domicile soit dans le quartier même d'habitation. Dans ce groupe de mobilité, l'effectif de 1/19 (soit 5%) est enregistré dans la zone A pour les actifs à vélo (voir la figure 3.9 ci-dessous), contre 0% en zone B, il s'agit d'un *charretier* ; par contre parmi les hommes qui se déplacent à pied, nous avons un effectif de 0% en zone A contre 1/11 (9%) en zone B qui exerce une double activité (*petit commerce et gardiennage*). Au niveau des femmes à vélo, nous avons 3/10 (30%) en zone A contre 0% pour la zone B.

Il se dégage que le vélo demeure toujours nécessaire aussi bien pour les déplacements de proximité que pour ceux effectués sur de longues distances.

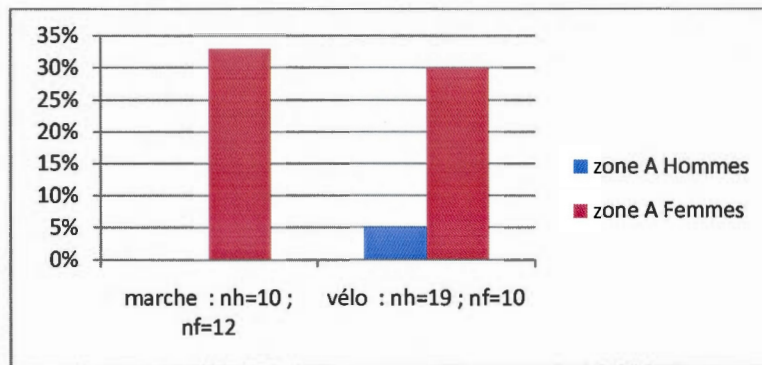


Figure 3.9 Résultats d'analyse des déplacements de faible amplitude zone A
(nh = nombre d'hommes ; nf = nombre de femmes ; R = 50 mètres à 1,5 km)
Proposé par l'auteur

Quant aux femmes qui se déplacent à pied, nous enregistrons 4/12 (33%) qui ne font que du commerce en zone A, contre 1/18 (5%) qui exerce dans la blanchisserie et le petit commerce de proximité en zone B, voir figure 3.10 ci-dessous.

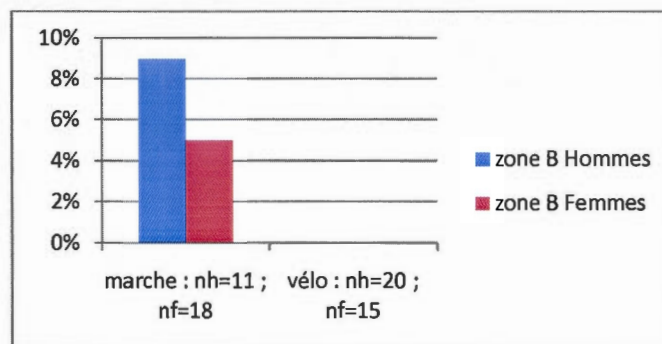


Figure 3.10 Résultats d'analyse des déplacements de faible amplitude zone B
(nh = nombre d'hommes ; nf = nombre de femmes ; R = 50 mètres à 1,5 km)
Proposé par l'auteur

La prédominance dans ce groupe de faible amplitude est marquée par l'effectif de 44% de femmes qui marchent dans la zone B et leur activité dominante demeure le petit commerce dans les deux zones d'études. Ces valeurs viennent confirmer la pénibilité et le sous-équipement que vivent les femmes dans les deux zones d'études.

3.2.2 Déplacements en zones intermédiaires

Les zones intermédiaires correspondent aux amplitudes de 1,5 km à 5 km, cet espace se décompose en deux sous-groupes (amplitudes de 1,5 à 3 km) et (amplitudes de 3 à 5 km).

3.2.2.1 Activités dans les limites des quartiers voisins (d'amplitude moyenne soit R = 1,5 à 3 km)

Dans ce rayon de déplacement, les hommes actifs à vélo de la zone A, représentent 3/19 (soit 16%) et exercent les activités de petit commerce, chauffeur de taxi et de gardien.

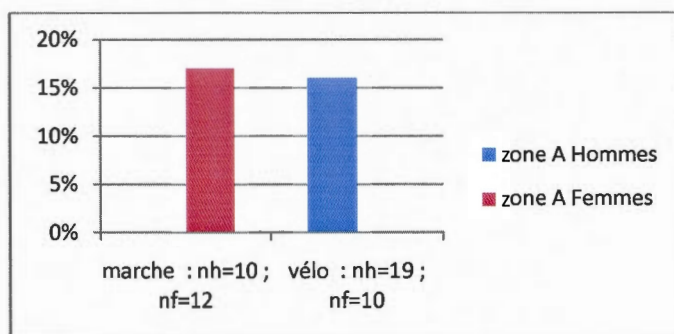


Figure 3.11 Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude moyenne zone A
(nh = nombre d'hommes ; nf = nombre de femmes ; R = 1,5km à 3 km)
Proposé par l'auteur

Dans la zone B, l'effectif d'hommes actifs à vélo est de 2/20 (10%) dont l'un exerce une double activité (*manœuvre et blanchisseur*) et l'autre est *commerçant*.

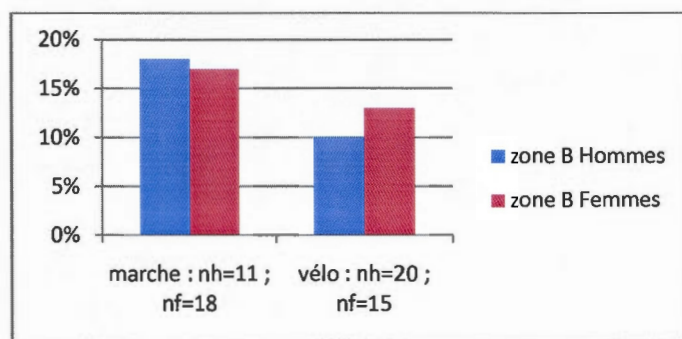


Figure 3.12 Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude moyenne zone B
(nh = nombre d'hommes ; nf = nombre de femmes ; R = 1,5km à 3km)
Proposé par l'auteur

Nous enregistrons dans ce groupe, un effectif de 2/11 (soit 18%) d'hommes actifs qui se déplacent à pied et qui œuvrent dans le gardiennage, la maçonnerie et comme réparateur de téléviseurs en zone B. Quant aux femmes qui se déplacent à pied, nous enregistrons 2/12 (17%) qui œuvrent dans le petit commerce dans la zone A, et nous trouvons un taux similaire de 3/18 (17%) en zone B (voir figure 3.12 ci-dessus). Pour ce qui concerne les femmes qui font usage du vélo, nous avons 2/15 (13%) qui ont des activités diversifiées (*commerce, restauration, nettoyage, élevage, charrette*).

En prenant les amplitudes de 1,5 à 3 km, nos résultats donnent des valeurs plus significatives pour la zone B dont les hommes qui se déplacent à pied représentent 18% contre 0% en zone A. Cependant, les valeurs restent identiques (soit 17%) dans les deux zones pour les femmes qui se déplacent à pied. Il ressort aussi dans ce groupe d'actifs, une forte similarité en ce qui concerne la dispersion typologique des activités

3.2.2.2 Activités dans les limites des quartiers voisins (amplitude faiblement élevée de $R = 3$ à 5 km)

Les actifs qui évoluent dans cette tranche de mobilité sont en nombre réduit et nous enregistrons parmi les femmes 20% à vélo en zone A (voir figure 3.13 ci-dessous)

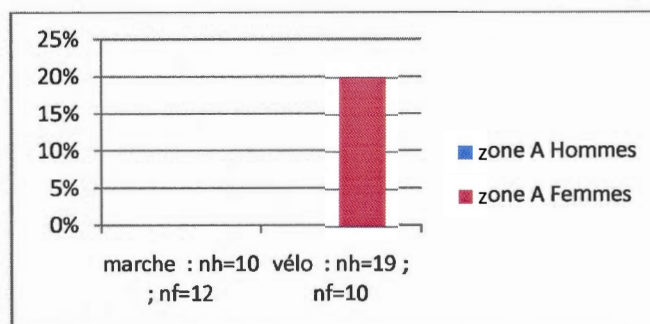


Figure 3.13 Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude faiblement élevée zone A (nh = nombre d'hommes ; nf = nombre de femmes ; $R = 3\text{ km}$ à 5 km)
(proposé par l'auteur)

Les hommes qui se déplacent à pied sont de 1/11 (9%) qui exerce comme *manœuvre* en zone B contre 0/10 en zone A. L'effectif des femmes à vélo est de 2/10 (20%) exerçant dans le *petit commerce* en zone A, contre 1/15 (7%) de femme dans la zone B (voir figure 3.14 ci-dessous). Pour ce qui concerne les femmes qui se déplacent à pied, nous avons 1/18 (5%) œuvrant comme *charretière* en zone B contre 0% en zone A.

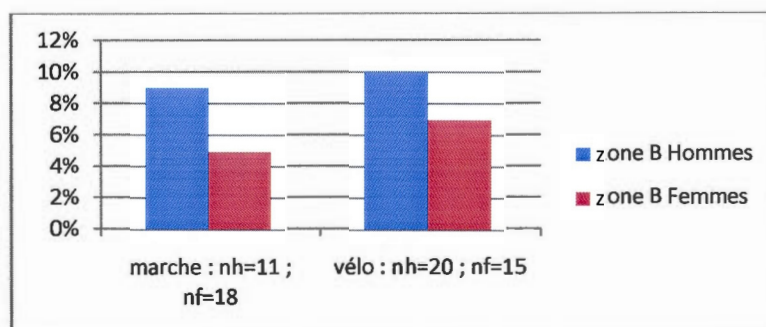


Figure 3.14 Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude faiblement élevée zone B (nh = nombre d'hommes ; nf = nombre de femmes ; $R = 3\text{ km}$ à 5 km)
(proposé par l'auteur)

Les actifs qui se déplacent à pied dans les distances de 3 à 5 km constituent un échantillon faiblement représentatif dans les deux zones d'études avec seulement 9% d'hommes contre 5% de femmes à pied en zone B, alors qu'en zone A, nous avons 0% pour les hommes et 0% pour les femmes. La faible représentativité des déplacements dans cette amplitude intermédiaire se justifie par une faible concentration des activités lucratives. Nos résultats mettent en évidence que ces espaces intermédiaires ne sont pas suffisamment pourvoyeurs d'emplois dans le contexte de la dynamique des quartiers périphériques à

Ouagadougou. Les plus fortes concentrations d'activités sont localisées soit dans la proximité soit dans l'éloignement.

Il ressort dans les deux zones que le petit commerce reste l'activité dominante et le taux le plus élevé de femmes à vélo se retrouve en zone A et quant aux hommes, l'effectif le plus important revient aux hommes à vélo de la zone B. Le % des hommes à pied le plus élevé revient à la zone B aussi bien pour les hommes que pour les femmes.

En regroupant l'ensemble des modes de déplacements utilisés dans cette amplitude faiblement élevée de 0 à 5 km, les modes de déplacement adoptés dans nos deux zones d'études sont : marche, vélo et moto. Dans le cadre de nos analyses, nous avons centré nos travaux essentiellement sur les actifs qui effectuent leurs déplacements uniquement à pied ou à vélo, c'est pourquoi nous mentionnons simplement la moto à titre indicatif.

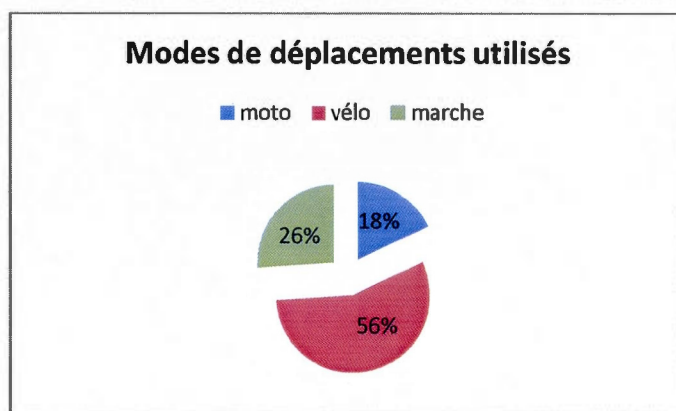


Figure 3.15 Regroupement des modes de déplacement (par l'auteur).

Dans la figure 3.15 ci-dessus, nous présentons les différents modes de déplacement enregistrés dans nos deux zones d'études. Il ressort une forte sollicitation du vélo dans les déplacements de proximité avec un pourcentage de 56%, contre 26% pour la marche et 18% pour la moto.

3.2.3 Amplitudes d'éloignement

Dans cette approche, notre analyse consiste à prendre en compte les actifs qui se déplacent à pied ou à vélo et dont les seuils de déplacement s'étendent entre les rayons $R=5$ km et $R>15$ km. Pour faire notre analyse, nous avons réparti nos amplitudes d'éloignement en 2 groupes dont le premier concerne l'amplitude élevée dans le rayon de 5 à 10 km et qui correspond aux destinations dans les quartiers éloignés. Le deuxième groupe est divisé à son tour en 2 sous-groupes dont le premier concerne les déplacements dans un rayon de 10 à 15 km et qui correspond à l'amplitude assez élevée, dont les lieux de destination se retrouvent

dans les quartiers centraux. Par contre, le second sous-groupe correspond aux déplacements de très grande pendularité dont les rayons sont supérieurs à 15 km, et correspondent aux amplitudes très élevées, avec des destinations vers les quartiers centraux et vers d'autres quartiers de la ville de Ouagadougou.

3.2.3.1 Activités dans les quartiers éloignés avec une amplitude élevée ($R = 5$ à 10 kms)

Les actifs qui évoluent dans ce rayon de mobilité sont caractérisés selon les zones d'études de la manière suivante : dans la zone A, parmi les hommes actifs possédant un vélo, nous avons 5/19 (26%) œuvrant comme chauffeur, gardien et Chef de quartier. Un actif captif a été identifié et exerce dans la vente des grillades comme présenté dans la figure 3.16 ci-dessous.

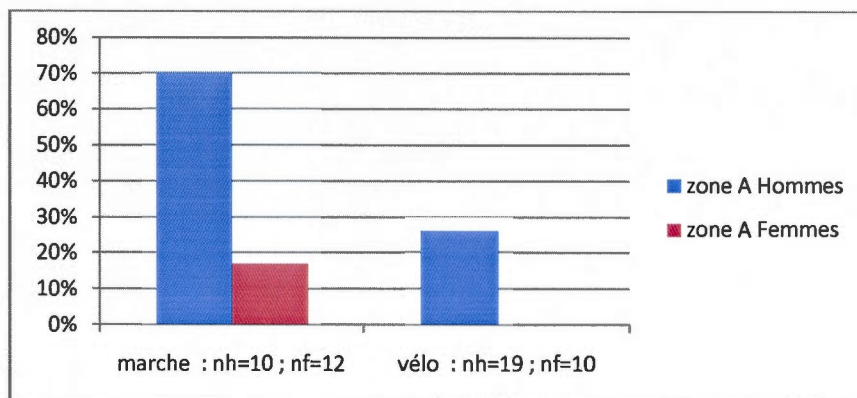


Figure 3.16 Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude élevée zone A (nh = nombre d'hommes ; nf = nombre de femmes ; $R = 5\text{km}$ à 10km) *Proposé par l'auteur*

Au niveau des femmes 2/12 (17%) se déplacent à pied et exercent dans le petit commerce et dans la coiffure dans la zone A.

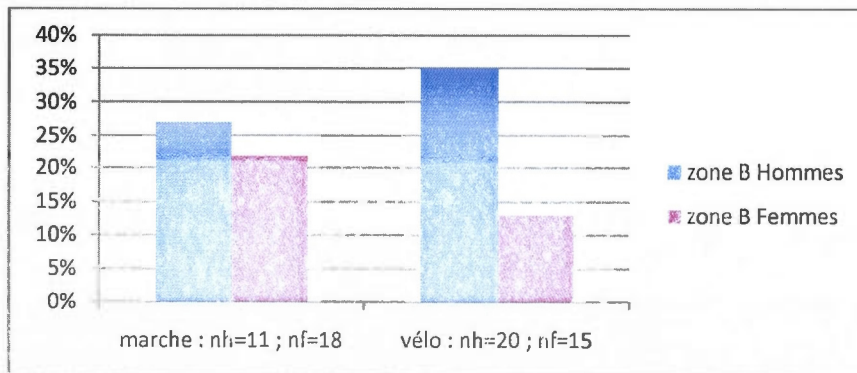


Figure 3.17 Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude élevée zone B (nh = nombre d'hommes ; nf = nombre de femmes ; $R = 5\text{km}$ à 10km) *Proposé par l'auteur*

Par contre dans la zone B nous présentons dans la figure 3.17 qu'il y a 7/20 (35%) d'actifs possédant un vélo qui travaillent dans les domaines suivants (*4 sont gardiens, 2 commerçants et 1 travaille comme manoeuvre-blanchisseur*). Par ailleurs, nous avons 3/11 (27%) d'actifs qui marchent et qui travaillent comme (*2 manoeuvres et 1 maçon*). Dans le groupe des femmes de la zone B, 2/15 (13%) possèdent un vélo et œuvrent dans les secteurs suivants *du petit commerce ; 1 fait du nettoyage et 1 est charretière*. Le groupe des femmes qui marchent dans la zone B est représenté par 4/18 (22%) qui exercent dans le petit commerce.

Dans cette amplitude de 5 à 10 km, nous constatons une forte dispersion de nos valeurs de part et d'autre dans les deux zones. Cependant, il se dégage une valeur significative pour les hommes qui se déplacent à pied dont l'effectif est de 70% en zone A contre 27% en zone B. L'analyse dans cette amplitude élevée montre une concentration de métiers spécifiques chez les hommes, comme le gardiennage, les manoeuvres et maçons qui ne peuvent trouver des chantiers que dans les quartiers urbanisés, vers le centre-ville. Au niveau des femmes nous retrouvons encore un nombre important de femmes engagées dans les activités commerciales, avec des amplitudes élevées dans leurs déplacements. L'effectif des femmes qui se déplace à pied est plus représentatif en zone B avec 22% contre 17%. Ces indicateurs montrent la pénibilité subie par ces femmes qui se déplacent à pied dans un rayon de 5 à 10 km.

...Je me déplace jusqu'au centre-ville et je vais à pied sur 9 km pour aller voir les parents éloignés je prends soit le bus soit le taxi jusqu'à Sangotin près du grand marché, parfois je demande le vélo des voisins, mais j'ai souvent peur qu'en le prenant il ne se casse et je n'ai pas d'argent pour le réparer c'est pour cela que je préfère marcher...(P10)

Cette amplitude de 5 à 10 km est la plus pratiquée par les actifs des deux zones d'études et les femmes se limitent généralement à 7 km, à part quelques exceptions qui s'engagent dans les pendularités de très longues distances. Cette amplitude représente le seuil des mobilités dominantes pour nos deux zones d'études.

3.2.3.2 Activités dans les quartiers centraux et autres quartiers

Un autre groupe d'hommes et de femmes dépassent le seuil de 5 et 10Km, et dans ce cas, vu qu'un aller et retour du lieu de résidence au lieu d'emploi prendrait environ 2h00 pour les parcourir, il devient alors évident que beaucoup d'actifs précaires ne retournent pas chez eux durant la pause de midi⁸⁷. Ils préfèrent rester au travail et d'autres choisissent de travailler en journée continue pour ne rentrer qu'une seule fois en soirée. C'est pourquoi **au-delà de**

⁸⁷ Pendant la pause entre 12h00 et 15h00, il est coutume pour les employés d'aller à leurs domiciles pour le lunch et revenir dans l'après-midi. Faute de moyens, plusieurs passent ce temps de pause sur le lieu de travail.

15Km, les déplacements se réduisent considérablement ; plus particulièrement chez les femmes qui choisissent d'opter pour un emploi de proximité n'allant pas à plus de 7Km de leur lieu d'habitation.

3.2.3.3 Amplitude assez élevée (R = 10 à 15 km)

Dans cette sphère de mobilité, nous sommes dans les quartiers centraux de Ouagadougou et selon notre échantillonnage, les actifs précaires qui se déplacent dans ce rayon de mobilité sont répartis pour la zone A selon la figure 3.19 ci-dessous : 4/19 (21%) se déplacent à vélo et exercent des activités de (2 gardiens ; 1 couturier et 1 charretier voir figure 3.18 ci-dessous)), ensuite 2/10 (20%) sont des actifs qui se déplacent à pied et qui travaillent comme *maçon et charretier*.



Figure 3.18 Charretier transportant du bois (par l'auteur)

Le groupe des femmes de la zone A, donne la répartition de 1/10 (10%) qui possèdent un vélo et travaille comme *femme de ménage pour l'entretien des bureaux (technicienne de surface)* dans les quartiers centraux et une de femmes se déplace à pied dans la zone A. Elle œuvre comme coiffeuse dans le centre-ville (voir sur la figure 3.19 ci-dessous).

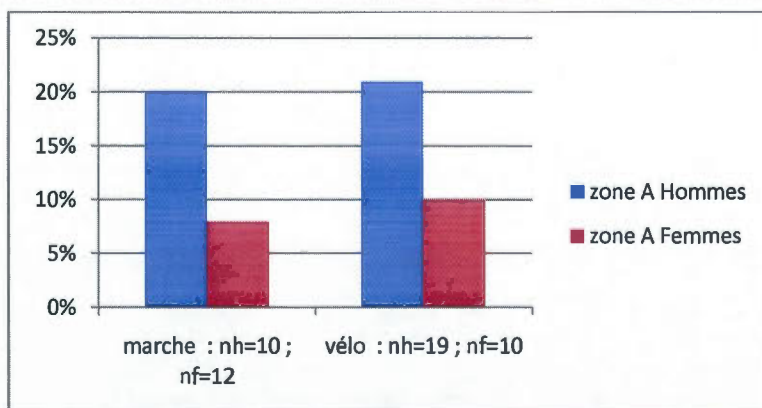


Figure 3.19 Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude assez élevée zone A (nh = nombre d'hommes ; nf = nombre de femmes ; R = 10 à 15km) Proposé par l'auteur

En comparant les deux zones, nous avons en zone B plus de femmes qui se déplacent à pied (soit 17%) contre 8% en zone A comme cela se dégage dans la figure 3.20 ci-dessous. Les femmes qui n'ont pas de vélo effectuent tout de même de longues distances à pied vers les quartiers centraux pour y exercer leurs activités.

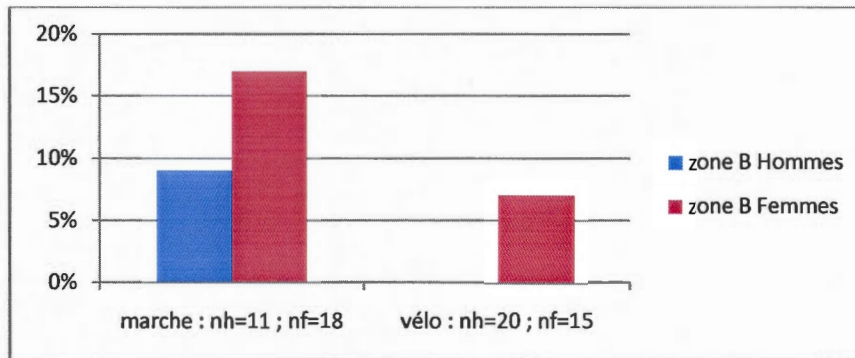


Figure 3.20 Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude assez élevée zone B (nh = nombre d'hommes ; nf = nombre de femmes ; R = 10 à 15km) proposé par l'auteur

Dans l'amplitude de 10 à 15 km, les valeurs les plus élevées se retrouvent dans la zone A pour les hommes alors que dans le cas des femmes la prédominance revient à la zone B. Ces actifs précaires font largement usage de l'intermodalité dans cette amplitude de mobilité.

3.2.3.4 Amplitude très élevée (R > 15 km)

Les déplacements effectués dans cette sphère de mobilité sont marqués par de très grandes pendularités, car plusieurs actifs vont effectivement travailler au quotidien avec leur vélo ou à pied sur des distances de 15 à 20 km aussi bien en zone A qu'en zone B. Cela montre que la proximité de la zone A par rapport aux quartiers centraux n'exclue pas que les actifs précaires qui y résident ne puissent pas aller au-delà des limites des quartiers centraux pour accéder à leurs lieux d'emplois, qui sont situés dans d'autres quartiers et parfois même dans la zone B. En dehors des activités professionnelles, ces longues pendularités sont surtout occasionnées pour des visites auprès de la famille qui se trouve très souvent hors des quartiers périphériques (*dans les quartiers voisins, centre-ville ou même au village*) comme en témoigne cette active précaire.

.... Pour aller rendre visite à ma famille éloignée je prends le taxi et le bus et je n'ai jamais eu de vélo depuis que je suis mariée en 1997, je suis à pied...(D12)

En faisant l'analyse par zone, il ressort de cette amplitude très élevée la répartition suivante pour la zone A : 4/19 (21%) d'hommes possédant un vélo et 1/10 (10%) qui est à pied.

Ces personnes effectuent leur mobilité quotidienne vers les quartiers centraux pour accéder à leurs emplois et ils travaillent comme (2 *gardiens* ; 1 *commerce* et 1 *maçon*). Le seul actif qui se déplace à pied et qui évolue dans cette amplitude est maçon et va surtout dans son village à 30 km de la ville pour rendre visite à la famille. Il emprunte un vélo chez son voisin pour effectuer ces longs déplacements.

Au niveau des femmes de la zone A, nous avons suivant la figure 3.21 ci-dessous 2/10 (20%) possédant un vélo qui travaillent dans le tissage et le commerce. La première effectue 25 km chaque mois avec son vélo, pour rendre visite à sa famille et la seconde effectue 30 km chaque trimestre environ pour les mêmes raisons. La seule femme enregistrée 1/12 (8%) qui n'a pas de vélo et qui se déplace dans cette amplitude très élevée, va dans son village jusqu'à 25 km chaque mois en demandant le vélo de son voisin.

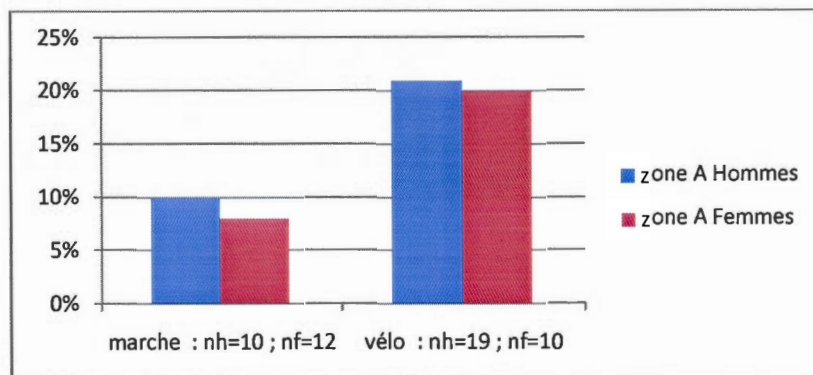


Figure 3.21 Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude très élevée de déplacement zone A (*nh* = nombre d'hommes ; *nf* = nombre de femmes ; *R* > 15 km)
Proposé par l'auteur

Dans la zone B suivant la figure 3.22 ci-dessous, nous avons 9/20 (45%) des hommes actifs possédant un vélo, effectuent de longues distances pour travailler comme (2 *gardiens* ; 1 *maçon* ; 2 *manœuvres* ; 2 *commerces* ; 1 *élevage de porc* ; 1 *guérisseur*). Ces actifs effectuent entre 20 à 30 km chaque jour pour des raisons professionnelles et un voyage mensuel au village pour des raisons familiales. Le guérisseur que nous avons rencontré dans la zone B va jusqu'à 40 voire 50 km chaque mois dans la forêt avec son vélo, pour aller à la recherche des herbes pour préparer ses médicaments avec lesquels il soigne les malades du quartier. Les 3/11 (27%) des actifs qui se déplacent à pied travaillent comme (2 *gardiens* et 1 *réparateur de téléviseur*). Ces personnes se déplacent systématiquement à pied. Par contre dans le groupe des femmes, 17% possèdent un vélo et travaillent en majorité dans le *commerce*, le *nettoyage* et dans le *transport par charrette*. 3/18 (17%) des femmes qui n'ont pas de vélo font également du *commerce* et du *nettoyage de bureau*.

Quand nous arrivons au seuil supérieur à 15 km, encore une fois, les valeurs les plus élevées reviennent à la zone B où 27% des hommes se déplacent à pied contre 17% pour les

femmes et 45% pour les actifs à vélo contre 17% pour les femmes à vélo. Nous voyons que l'engagement des femmes se réduit sensiblement dans les déplacements de très longues pendularités et en comparant ceux qui marchent des actifs à vélo, il ressort une valeur supérieure pour les actifs à vélo, ce qui met en évidence la difficulté de plusieurs actifs précaire qui n'ont pas de vélo d'évoluer dans de très grandes pendularités compte tenu de leur faible capacité de mobilité. Les valeurs maximales que nous obtenons dans les seuils de déplacement de 5-10 km ; 10-15 km et $R > 15$ km, montrent largement les enjeux de mobilité entre les deux zones d'études et la manière dont les distances par rapport aux lieux d'activités affectent les déplacements, et cela est d'autant plus marqué par la possession d'un moyen de déplacement, à l'occurrence un vélo.

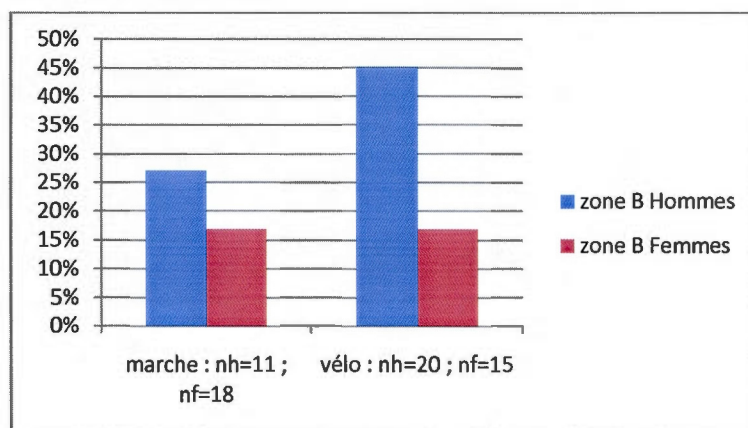


Figure 3.22 Résultats d'analyse des déplacements d'amplitude très élevée de déplacement zone B (nh = nombre d'hommes ; nf = nombre de femmes ; $R > 15$ km)
Proposé par l'auteur

En appliquant le modèle **espace-temps-activités** sur les pratiques de mobilité des actifs précaires de nos deux zones d'études, le % le plus élevé de 45% pour les actifs qui se déplacent à vélo dans la zone B, et celui de 27% des actifs qui marchent de la même zone et qui exercent leurs activités au-delà des 15 km, viennent confirmer l'importance du niveau d'équipement dans la mobilité des actifs précaires à Ouagadougou. Ces valeurs sont amplifiées par les visites auprès des familles qui résident au village. L'usage des bus interurbains reste la solution qui offre les meilleures conditions de confort pour ces actifs qui se rendent au village pour visiter la famille comme le mentionne l'actif suivant :

...Je vais rendre visite à la famille au village et je mets mon vélo dans un minibus et j'y vais une fois par mois...(D02)

Dans ce groupe de déplacements très éloignés, les % les plus élevés se retrouvent dans la zone B.

3.3 Effets induits par les modes de déplacement : marche et vélo

Nos analyses précédentes ont montré que les déplacements aux longs cours revenaient à la zone B et plus particulièrement chez les hommes (pour ceux qui marchent, nous enregistrons 27% contre 45% pour les actifs à vélo). Quant aux femmes la valeur de 17% se retrouve aussi bien pour les femmes à pied que pour celles qui possèdent un vélo dans la zone B. Par contre dans la zone A, les femmes qui possèdent un vélo, sont celles dont le % est le plus représentatif.

Au vu de ces résultats, nous pouvons dire que les deux zones ont une forte implication dans les déplacements éloignés, mais les valeurs les plus significatives sont issues de la zone B. Il ressort des stratégies utilisées par les actifs précaires qui effectuent des déplacements très éloignés, de recourir aux réseaux sociaux de parents, d'amis et de voisinage pour emprunter un vélo et de procéder à l'intermodalité.

Les moyens de déplacement adoptés sont la marche, le vélo et la moto pour certains. Les voies d'accès aux quartiers périphériques n'étant pas bitumées pour la majorité d'entre elles, les bus arrivent difficilement à se positionner à la sortie des quartiers périphériques. Il faut se déplacer sur des distances plus longues pour atteindre les voies bitumées où circulent les lignes de bus et taxis. Pour ces actifs précaires qui effectuent des déplacements éloignés et qui correspondent à une « *mobilité de long cours* », cela pousse ceux parmi eux qui sont incapables d'y faire face, vers l'option des activités de proximité ou vers l'exercice des emplois à domicile. Cela montre les enjeux liés à la mobilité de proximité qui est adoptée par plusieurs actifs aussi bien de la zone A que dans la zone B. Ceux qui adoptent cette approche le font sous contrainte et souvent dans des conditions hors normes, c'est-à-dire *avec une forte consommation de temps et avec beaucoup de pénibilité*. Par ailleurs, il ressort que la mobilité de proximité s'effectue dans les territoires du proche que les actifs précaires peuvent s'approprier à travers une mobilité autonome, constituant ainsi une micro-zone interne qui est redéfinie par de nouvelles frontières individuelles, autour du bassin résidentiel. Les différents modes que nous avons analysés et que nous présentons ci-dessous sont : la marche, le vélo, les transports collectifs par bus et taxis et ensuite dans la dernière sous-section nous abordons la question de l'intermodalité.

3.3.1 La marche

Plusieurs actifs souhaitent adopter les modes de déplacement qui leur accordent les avantages suivants : une plus grande efficacité dans leur mobilité, une optimisation des temps de parcours et un meilleur confort. A cet effet, pour vaincre les distances, ils adaptent leur mobilité au gré des moyens dont ils disposent. Dans ce cadre, la marche reste pour plusieurs

actifs le seul recours ou la seule solution surtout pour ceux et celles qui n'ont pas de moyens pour s'offrir un vélo⁸⁸, comme le mentionne cet actif précaire :

...Je n ai pas d argent pour me payer un vélo je vais continuer à faire les petits travaux jusqu'à ce que je puisse payer un vélo...(P07)

En observant les différents modes de déplacement dans nos deux zones d'études, nous constatons que, lorsqu'on se déplace à pied, le temps de « mise en place » du voyage est inexistant, alors qu'il faut au moins un temps de 5 à 10 minutes pour l'emballage des effets sur le porte-bagage à l'arrière du vélo, avant d'effectuer le déplacement. Ces populations qui ne font usage que de la marche dans leur mobilité entre les quartiers périphériques et le centre-ville effectuent en général un aller le matin et reviennent le soir, mais en fin de semaine il leur arrive d'atteindre une moyenne de 4 déplacements/jour en combinant d'autres motifs comme le magasinage et les visites auprès des réseaux sociaux de famille et d'amis. Ces populations qui se déplacent à pied effectuent de longs déplacements sous contraintes parce qu'ils doivent gérer la précarité générée au quotidien par : *l'effet du revenu qui influence le nombre, la durée, la distance et la vitesse de leurs déplacements.*

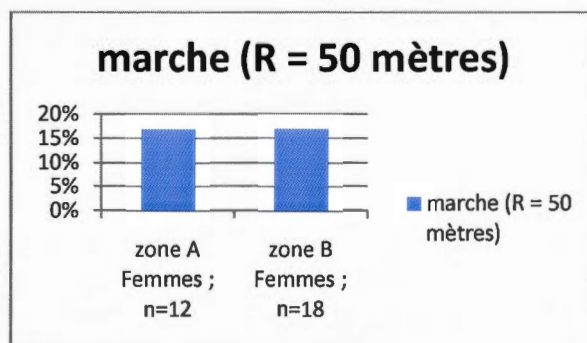


Figure 3.23 Déplacements à pied pour de très faibles amplitudes (R = 50 mètres) Proposé par l'auteur

Les résultats de nos analyses mettent en évidence la pénibilité à laquelle ces captifs font face dans leur mobilité à cause des inconforts liés au manque d'assainissement⁸⁹ le long des rues, l'encombrement des trottoirs par des commerçants, l'insécurité liée aux agressions par manque d'éclairage public, la chaleur, la poussière et le bruit. Ces actifs qui exercent leurs

⁸⁸ Dans notre contexte, l'hypo-mobilité correspond à une mobilité réduite aux activités à domicile et l'hyper-mobilité correspond à la situation des actifs qui pour leur survie, franchissent des amplitudes fortement élevées malgré leur faible capacité de mobilité et malgré les contraintes rencontrées. Il y a donc selon Orfeuil (2004-a) et Le Breton (2005-b) une nuance entre hypermobilité (qui correspond à la mobilité accrue dans les villes du Nord) et hyper-mobilité que nous proposons pour le cas des actifs précaires de Ouagadougou. En dehors de ces actifs que nous qualifions d'hypo-mobilité, il y a aussi la catégorie des captifs de la mobilité qui sont contraints à limiter leur mobilité à l'échelle du quartier, faute de moyen de déplacement

⁸⁹ Nous considérons le manque d'assainissement comme étant lié à la canalisation des eaux usées et à la collecte des ordures ménagères, dont l'absence entraîne le déversement des eaux usées sur les voies d'accès, les mauvaises odeurs et les saletés le long des voies.

activités à domicile soit dans un rayon de 50 mètres sont représentés sur la figure 3.23 ci-dessus. Dans ce rayon de 50 m, nous retrouvons surtout des femmes et l'effectif est identique pour les deux zones d'études (soit de 17%), ce qui traduit un même niveau d'hypo-mobilité pour les deux zones. Dans le rayon de 50 m à 1,5 km, les résultats sont présentés sur la figure 3.24 ci-dessous.

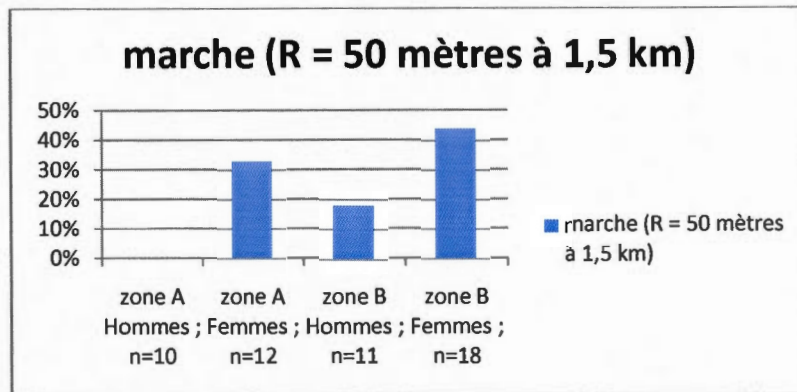


Figure 3.24 Déplacements à pied pour de faibles amplitudes ($R = 50$ mètres à 1,5 km)
Proposé par l'auteur

Nous avons en zone A 33% de femmes qui se déplacent à pied alors qu'en Zone B, il y a 18% pour les hommes et 44% pour de femmes qui se déplacent à pied dans cette amplitude. Nous voyons que dans cette amplitude de déplacement, la valeur la plus élevée correspond à la zone B. Quand nous prenons les distances qui correspondent à l'amplitude de 1,5 à 3 km, nos résultats sont présentés sur la figure 3.25 ci-dessous.

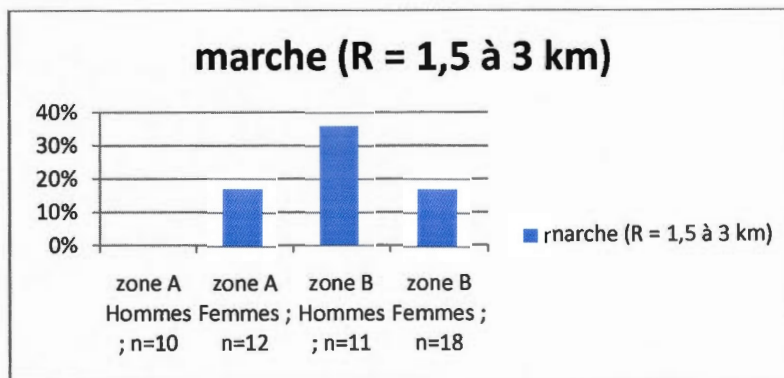


Figure 3.25 Déplacements à pied pour des amplitudes moyennes ($R = 1,5$ à 3 km)
Proposé par l'auteur

Il ressort de nos analyses que la zone A n'est représentée que par 17% de femmes alors que nous avons en zone B : 36% pour d'hommes et 17% pour les femmes. Nous avons encore une fois un même effectif de 17% pour les femmes des deux zones, par ce résultat nous enregistrons une prédominance des hommes de la zone B. Cependant, nos analyses concernant les actifs qui se déplacent à pied dans les distances de 3 à 5 km sont représentées dans la figure 3.26 ci-dessous.

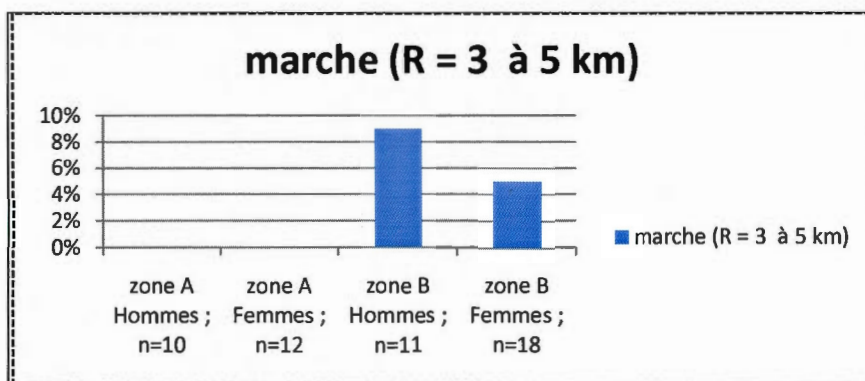


Figure 3.26 Déplacements à pied pour des amplitudes faiblement élevées

(R = 3 à 5 km) *Proposé par l'auteur*

Il se dégage le fait que les actifs de la zone A ne sont pas impliqués dans cette amplitude selon notre échantillonnage parce que les secteurs de la ville situés dans cette amplitude de déplacements sont faiblement pourvoyeurs d'emplois. Cependant, nous avons 9% d'hommes et 5% de femmes dans la zone B, qui se déplacent dans cette amplitude. Quant à ceux qui franchissent à pied le seuil de 5 à 10 km, nos résultats sont présentés sur la figure 3.27 ci-dessous.

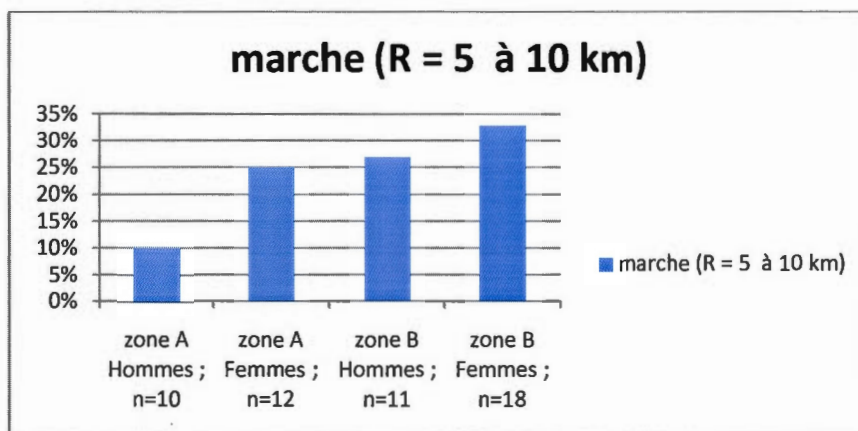


Figure 3.27 Déplacements à pied pour des amplitudes élevées (R = 5 à 10 km)
Proposé par l'auteur

Dans cette amplitude de 5 à 10 km, nous avons 10% pour les hommes et 25% pour les femmes de la zone A alors que dans la zone B nous avons 27% pour les hommes et 33% pour les femmes. Dans l'amplitude de 10 à 15 km, les valeurs sont présentées dans la figure 3.28 ci-dessous et les plus significatives sont issues de la zone B, où nous avons des effectifs de 36% pour les hommes et 33% pour les femmes. Nous constatons cependant une évolution considérable des mobilités dans ce seuil et cela montre la tendance vers les déplacements d'éloignement pour les actifs des deux zones qui se déplacent à pied par manque

d'opportunités d'emplois dans les quartiers périphériques comme le souligne l'actif précaire suivant :

...Je travaille au centre-ville parce que je n'ai pas trouvé autre chose, je prends ce que je trouve comme travail même si c'est loin... (P09)

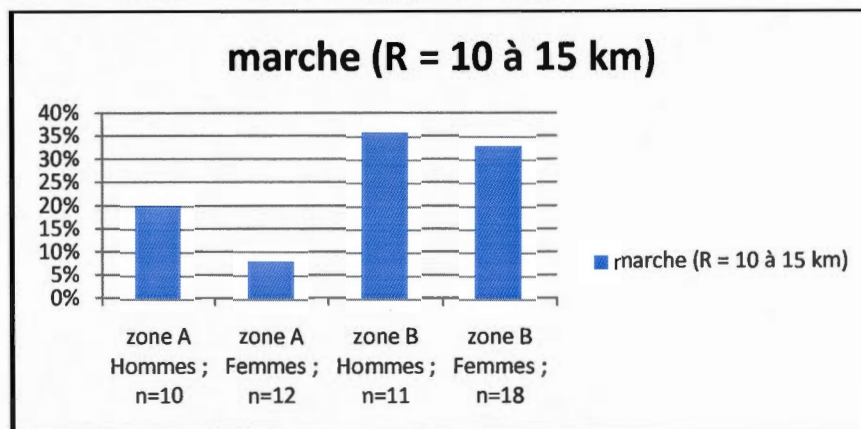


Figure 3.28 Déplacements à pied pour des amplitudes assez élevées (R = 10 à 15 km) proposé par l'auteur

Dans les amplitudes supérieures à 15 km, l'effectif le plus représentatif des actifs qui se déplacent à pied est issu de la zone B avec 27% pour les hommes contre 17% pour les femmes (voir sur la figure 3.29 ci-dessous).

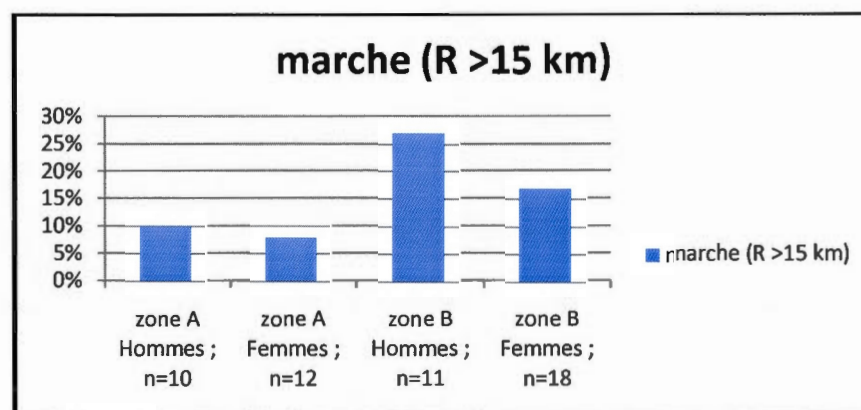


Figure 3.29 Déplacements à pied pour des amplitudes très élevées (R >15 km) proposé par l'auteur

3.3.2 Le vélo

Après avoir présenté notre analyse relative aux amplitudes de déplacements effectués à pied par les populations précaires, nous abordons dans la présente sous-section la question des déplacements effectués à vélo. Dans ce cas, il ressort que certains actifs combinent la

marche et le vélo et le choix du mode de déplacement varie d'un actif à un autre comme nous pouvons le constater ci-après :

...Si mon vélo est en panne je pars à pied ou alors je prends aussi le vélo des enfants, j'ai 3 vélos pour la famille, j'aime utiliser mon vélo. Ma femme elle n'est pas habituée au vélo et elle fuit les embouteillages; elle prend souvent le vélo qu'elle met ensuite dans le taxi ou bien elle va à pied et ensuite elle prend le bus en intermodalité, mais moi non, je me débrouille avec mon vélo...(P05)

Dans le cadre des actifs qui se déplacent à vélo, les résultats de nos analyses sont représentés ci-dessous. Dans la très faible amplitude de 50 m, les femmes de la zone B sont les plus représentatives avec un effectif de 33%, voir la figure 3.30 ci-dessous.

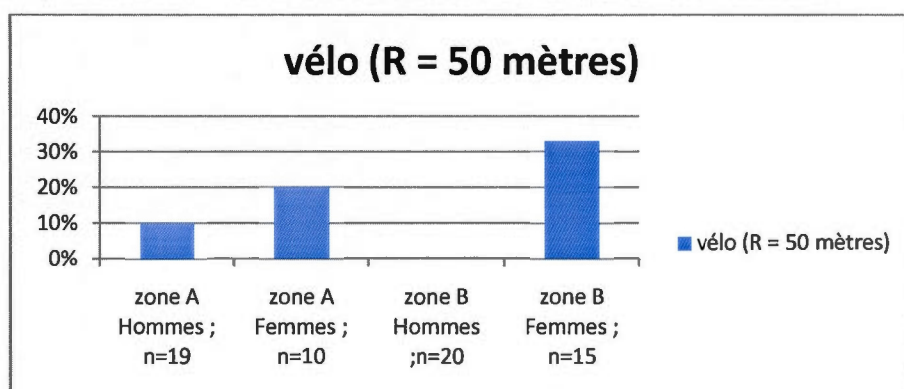


Figure 3.30 Déplacements à vélo pour de très faibles amplitudes ($R = 50$ mètres)
Proposé par l'auteur

Dans l'amplitude de 50 m à 1,5 km les actifs de la zone B ne sont pas impliqués, cependant, nous avons 5% pour les hommes et 30% pour les femmes de la zone A.

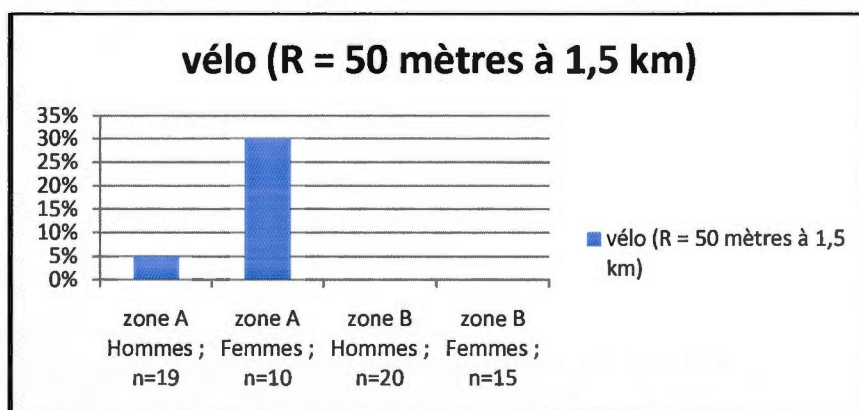


Figure 3.31 Déplacements à vélo pour de faibles amplitudes ($R = 50$ mètres à 1,5 km)
Proposé par l'auteur

Le vélo demeure le moyen de transport des populations à faible revenu, et la plupart des familles à Ouagadougou disposent au moins d'un vélo. Elles s'en servent comme moyen

de transport dans la ville pour de longues distances et même dans le quartier pour des déplacements de proximité. D'autres ménages prennent des dispositions pour une optimisation de l'autonomie des membres de la famille dans leur mobilité en augmentant le nombre de vélos pour les membres de la famille, comme le souligne ce père de famille :

....J'ai 6 enfants et chaque enfant a son vélo, j'ai mon vélo et ma femme a le sien, ça me fait au total 8 vélos pour la famille...(P18).

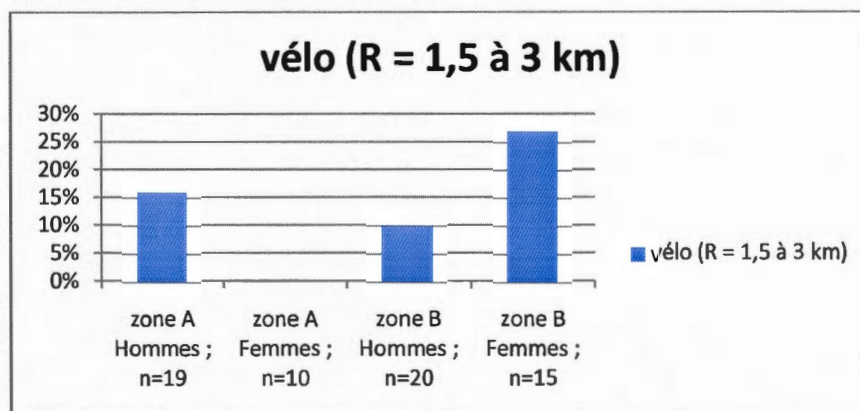


Figure 3.32 Déplacements à vélo pour des amplitudes moyennes ($R = 1,5$ à 3 km)
Proposé par l'auteur

Les déplacements effectués à vélo dans l'amplitude de 1,5 km à 3 km sont représentés sur la figure 3.32 ci-dessus et ces déplacements sont répartis entre les deux zones avec un effectif de 16% pour les hommes de la zone A contre 10% pour les hommes de la zone B. Quant aux femmes, la valeur la plus représentative est issue des femmes de la zone B avec 27%. Au niveau des amplitudes faiblement élevées de 3 à 5 km, nos résultats sont présentés sur la figure 3.33 ci-dessous.

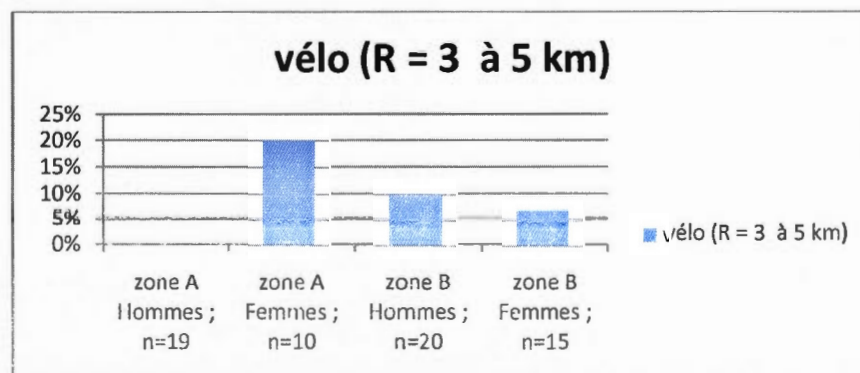


Figure 3.33 Déplacements à vélo pour des amplitudes faiblement élevée ($R = 3$ à 5 km)
Proposé par l'auteur

Les déplacements effectués entre 3 et 5 km par les actifs de la zone A représentent 20% pour les femmes contre 7% de femmes en zone B. Cependant, nous 10% pour les hommes de la zone B.

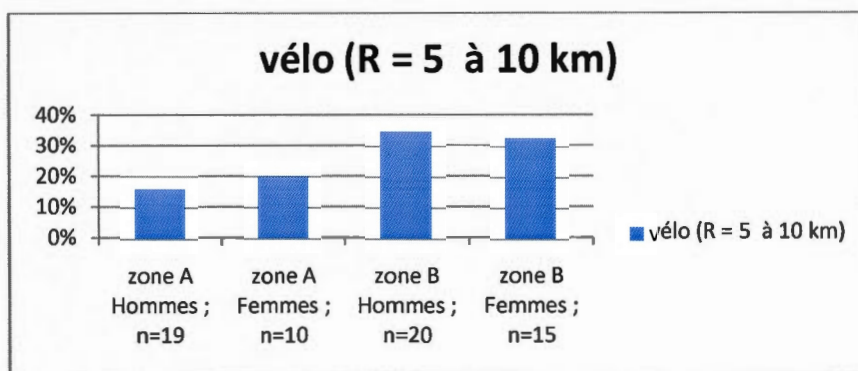


Figure 3.34 Déplacements à vélo pour des amplitudes élevées ($R = 5$ à 10 km)
Proposé par l'auteur

Les déplacements dans l'amplitude de 5 à 10 km sont présentés dans la figure 3.34 ci-dessus et sont répartis entre les deux zones de la manière suivante : en zone A, nous avons 16% d'hommes contre 35% en zone B. Quant aux femmes, elles sont représentées par 20% en zone A contre 33% en zone B. Les valeurs de la zone B sont les plus représentatives dans ces amplitudes élevées.

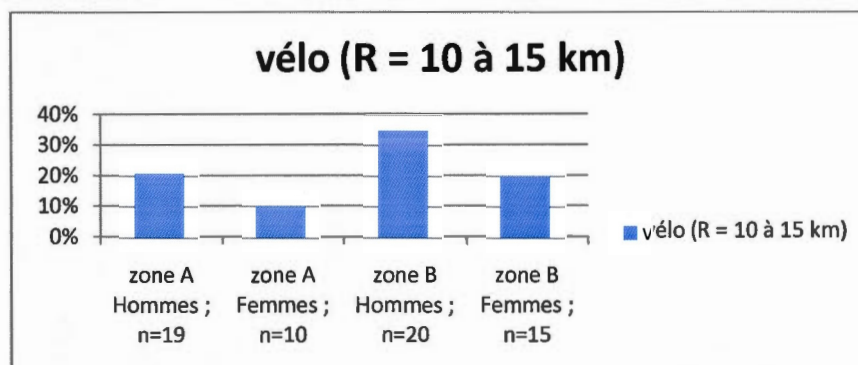


Figure 3.35 Déplacements à vélo pour des amplitudes assez élevées ($R = 10$ à 15 km)
Proposé par l'auteur

L'amplitude assez élevée de 10 à 15 km est également répartie entre les deux zones comme cela se présente sur la figure 3.35 ci-dessus, avec en zone A 21% d'hommes et 10% de femmes contre 35% d'hommes et 20% de femmes en zone B. Les valeurs les plus représentatives sont également issues de la zone B. Il ressort que ces actifs qui sont engagés dans cette amplitude assez élevée combinent l'usage du vélo à la marche quand ce dernier est en panne comme le mentionne cet actif :

Si mon vélo est en panne, je ne reçois pas d'aide quand je n'ai pas de vélo, dans ce cas je vais en ville à pied, car je ne peux pas me permettre de prendre le taxi ni le bus et je marche jusqu'au-delà des quartiers centraux (10 à 15 km) et il n'y a personne non plus pour m'aider dans mon travail. Je n'ai même pas de quoi me payer à manger chaque jour....(P03)

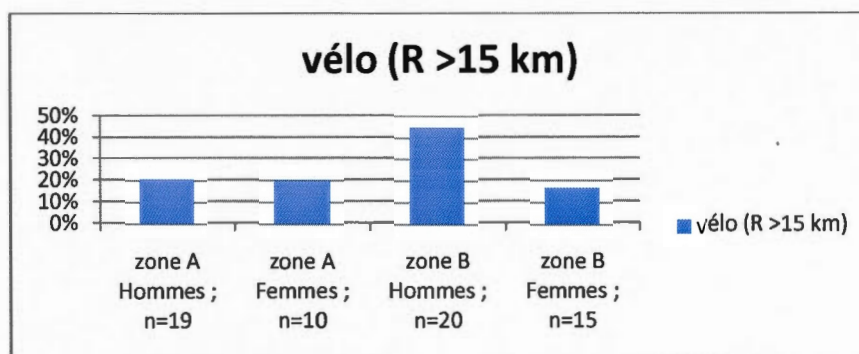


Figure 3.36 Déplacements à vélo pour des amplitudes très élevées ($R > 15$ km)
Proposé par l'auteur

Pour les actifs engagés dans des amplitudes très élevées supérieures à 15 km, nous avons également une répartition des valeurs entre les deux zones comme cela ressort dans la figure 3.36 ci-dessus. En zone A nous avons 21% parmi les hommes et 20% de femmes contre 17% de femmes et 45% d'hommes en zone B. Les valeurs les plus représentatives sont encore une fois issues de la zone B. Dans notre échantillonnage de la zone B, nous avons identifié le cas de l'échantillon D36 qui est guérisseur et vit de ce métier. Il parcourt 40 à 60 kms à l'aide de son vélo à la recherche des herbes pour préparer ses médicaments. Cela montre l'enjeu du vélo dans la survie des populations précaires à Ouagadougou. D'autres actifs effectuent des déplacements allant de 20 à 45 km à vélo, soit pour des raisons professionnelles, soit pour rendre visite à la famille qui se trouve au village (les échantillons D04 et D46 effectuent chaque mois entre 20 et 30 km à vélo pour aller à Saponey, pour voir leur famille ; D07, D18, D24 effectuent au quotidien 20 km à vélo pour se rendre à leur lieu d'emploi ; D21 exerce un métier de vendeur de légumes, il va chaque matin à vélo acheter des légumes frais à 45 km pour son activité commerciale). Parmi les femmes, l'échantillon D61 rend visite à sa famille à Ziniare (30 km de Ouagadougou), elle prend son vélo et le bus interurbain en intermodalité.

En faisant la comparaison entre la zone A et la zone B, les amplitudes les plus longues sont réalisées par les actifs précaires de la zone B qui est la plus éloignée. Nous avons constaté par ailleurs qu'un groupe d'actifs de la zone A franchissent à vélo, le même seuil de déplacement que ceux de la zone B.

3.3.3 L'usage des charrettes dans la mobilité

Dans l'analyse de notre échantillonnage, nous avons identifié l'activité des charretiers comme étant un mode fortement utilisé dans les deux zones d'études. Cette activité est plus exercée dans la zone A que dans la zone B, et nous avons identifié les échantillons suivants dans la zone A : P13 ; P20 et P33.



Figure 3.37 usage d'une charrette type 1
(par l'auteur)



Figure 3.38 usage d'une charrette type 2
(par l'auteur)

Par cette forme de mobilité, les actifs qui exercent cette activité peuvent transporter des denrées alimentaires et des produits de grande consommation (du riz, de la farine, des fûts d'huile, des ballots de friperies, des cartons de boîtes de conserve, etc.), selon la demande des clients qui sont en majorité des grossistes au niveau des principaux marchés de Ouagadougou : le Grand marché ; le marché de Sankayaré situé à Dapoya ; le marché de Hamdalayé situé au secteur 10 et dont l'évolution est importante ; le marché de Zogona ; le marché des cycles ; le marché de goughin ; le marché de zone 1 ; le marché de la patte d'oie ; le marché de Baskuy ; le marché de Samandin situé près du théâtre populaire le marché de Nabig Yaar situé aux 1200 logements ; le marché de Zabre Daga ; le marché de Dassasgo. Ces charretiers effectuent, d'après nos entretiens, entre cinq et sept voyages par jour.

Il existe deux modèles de charrettes utilisées pour le transport des marchandises qui sont : **la charrette Type 1** à 4 roues de 1.70m x 0.70m (figure 3.37 ci-dessus) qui peut supporter une charge maximum d'une tonne et **la charrette Type 2** à 4 roues de 2.00m x 1.25m (figure 3.38 ci-dessus) qui peut supporter une charge maximum 3 tonnes. Parmi les charretiers que nous avons rencontrés sur le terrain, certains font usage d'un animal (un âne), pour exercer la traction. A Ouagadougou, la charrette est probablement le moyen de transport le plus typique des produits agricoles et des matériaux de construction (*le transport de sable, de brique d'argile, de bois et des matériaux de démolition*). La charrette à traction animale est utilisée dans les quartiers périphériques ainsi que dans les quartiers centraux, soit en location, soit en propriété personnelle.

Les conditions de travail des charretiers sont difficiles, car cette activité demande une excellente condition physique. En effet, la plupart de ceux qui exercent ce métier n'ont pas de niveau de scolarisation élevé, et les risques occasionnés par ce mode de transport

sont multiples : les accidents (*il s'agit des éraflures de peinture ou déformations de carrosserie lors des manœuvres dans endroits étroits*) ; Il y a les risques de vol en pleine circulation des marchandises transportées (*à cet effet, ils sont obligés d'être au minimum 2 ou 3 pour surveiller la marchandise, car toute perte de marchandise est à leur charge*) ; les risques de congestion du trafic (*à cause de l'encombrement des voies par les charretiers soit par des stationnements anarchiques ou parfois des situations particulières telles que des pannes*). En dehors des charretiers, le transport de marchandises pour l'approvisionnement est également assuré par le secteur artisanal des taxis et des transports collectifs (minibus et camionnettes bâchées) qui sont au service du transport pour les détaillants.

3.3.4 Les transports collectifs par taxi et bus

Contrairement aux autres capitales africaines, Ouagadougou n'a pas connu de transports artisanaux par minibus, par contre, l'offre de taxis est composée de taxis artisanaux ou ordinaires et de taxis à compteurs. Les taxis artisanaux sont d'usage collectif et fonctionnent suivant des itinéraires ponctués par des têtes de taxis. Une active qui fait usage du taxi témoigne :

.....J'ai un vélo et je préfère aller au centre-ville en taxi pour éviter les accidents je ne maîtrise pas de conduire le vélo au centre-ville....(D16)

Il y a trois compagnies de taxis à compteur à Ouagadougou. Ces derniers sont climatisés et assurent un meilleur confort aux usagers, et sont issus en général des voitures d'occasion en provenance d'Europe, ou d'anciens véhicules particuliers reconvertis dans le transport. Les taxis à compteur répondent aux besoins d'un rang social plus élevé. Le niveau de déplacement et les valeurs culturelles ne favorisent pas la pratique du covoiturage, cependant, face aux difficultés d'accès aux transports collectifs par bus, le réseau de transport par taxi artisanal vient combler le vide pour répondre à la demande des populations. Ces taxis sont répartis par zone dans la ville et se regroupent au niveau des têtes de taxis⁹⁰, qui sont localisées à la sortie des quartiers périphériques, au niveau des grandes intersections, à proximité des zones commerciales et des marchés. Ce réseau de taxis fait malheureusement face à une demande encore insatisfaite jusqu'à ce jour, par leur insuffisance en quantité, sans pourtant que les règles qui régissent les systèmes de déplacements soient adaptées. Le prix du transport en taxi est normalement de 200 FCFA par trajet, et en dehors des taxis ordinaires

⁹⁰ Une tête de taxis est un lieu de regroupement à la frontière d'un quartier périphérique, d'un nombre de taxis (entre 15 et 20 taxis), sous la coordination du syndicat des transporteurs de taxis, du Ministère des transports et de la Commune de Ouagadougou. Ce lieu de stationnement marque généralement la frontière entre les quartiers périphériques et les quartiers centraux. La tête de taxis ou gare de taxis correspond aussi au lieu de regroupement des taxis en attente des clients. Certains appellent « terminus ».

(voitures peintes en vert mentionnées ci-dessus), il y a la possibilité de louer tout seul un taxi à l'heure pour le prix de 3000 FCFA. C'est le cas de la société de transport STMB qui possède quelques taxis "radio" climatisés, confortables et possédant un compteur. Il suffit de leur donner un coup de téléphone et en quelques minutes le taxi passe vous prendre. Pour devenir chauffeur de taxi à Ouagadougou, la première des compétences requises et d'avoir son permis de conduire, il faut connaître la ville et trouver un patron ou une patronne propriétaire de taxis qui accepte de vous engager. Pour accéder au permis de conduire, il faut déboursier en moyenne 80.000 Francs cfa (*environ 160 \$USA*), somme qui n'est pas à la portée de plusieurs actifs précaires de Ouagadougou, d'où l'inaccessibilité à ce métier. La plupart des chauffeurs de taxi sont membres d'un syndicat, qui selon les agents de la mairie est mal organisé. Il est chargé de défendre les intérêts de tous ses membres auprès des autorités burkinabés.

Quelques personnes utilisent les taxis parce qu'elles trouvent que les bus ne les déposent pas suffisamment près et qu'il faut ensuite faire de longues distances pour atteindre leur lieu de destination. Plusieurs femmes ont mentionné qu'en étant dans le bus, elles ne savent pas souvent où il faut descendre exactement. D'autres ont fait état de l'odeur du gaz qui se dégage du bus, qui les étouffe lors du déplacement comme le souligne cette dame :

.....Je n'aime pas prendre le bus, car il y a une odeur qui se dégage de l'échappement du bus et cela m'indispose et je ne supporte pas cette odeur de gaz...(D14)

Les usagers peuvent attendre jusqu'à 45 minutes, voire une heure avant l'arrivée d'un bus. Ces temps d'attente sont liés au déficit des transports collectifs, par ailleurs, les heures d'attente des bus ne sont pas fixées de façon régulière, l'utilisation des bus implique beaucoup d'arrêts à tel point qu'aller à moto ou même à vélo pourrait être plus rapide que par bus), pénibilité liée au confort à l'extérieur pendant l'attente des bus (il n'y pas d'abris bus sur plusieurs tronçons du réseau de SOTRACO, et la chaleur qui peut atteindre plus de 45°C est inconfortable). Ces arrêts de bus sont matérialisés par un poteau en fer portant une plaque sur laquelle est écrit le nom de l'arrêt comme sur la photo ci-dessous. Ce poteau permet d'identifier l'arrêt de bus, dont plusieurs ne sont pas équipés d'abri-bus. A cet effet, les passagers qui attendent le bus, sont stationnés et exposés au soleil, à la poussière et aux intempéries. Tous ces facteurs font que l'utilisation des transports publics par bus devienne moins effective, seulement 4% de la population utilisent ce mode de déplacement.

3.4 L'intermodalité comme stratégie de déplacement à Ouagadougou

La multiplication des modes de déplacements utilisés par les actifs précaires à Ouagadougou est un indicateur de la diversité des modes de déplacement dans cette ville et le fait de recourir à l'intermodalité en montre l'importance dans les stratégies de mobilité, de manière à intégrer non seulement des approches multimodales (*qui favorisent l'usage de plusieurs modes de transports dans la ville*), mais également intermodales (*qui facilitent le passage d'un mode à un autre lors d'un même déplacement*). Le processus d'étalement urbain de la ville de Ouagadougou exige inévitablement une articulation des différents modes de déplacement autour des lieux d'échanges où se joue l'intermodalité.

Pour accéder chaque jour à pied ou à vélo aux différents lieux d'emplois éloignés vers les quartiers centraux ou vers d'autres quartiers éloignés comme cela ressort sur la figure 3.39 ci-dessous, les populations qui habitent les quartiers périphériques, doivent effectuer un enchaînement des parcours à partir de leur bassin résidentiel. A cet effet, il est nécessaire de définir une stratégie de transport fondée sur la complémentarité des modes de transport en fonction de leur efficacité.

Pour atteindre les principaux axes de circulation, cela consiste à marcher sur une certaine distance pour atteindre un arrêt de bus ou une tête (*gare*) de taxis. Les ménages à faibles revenus, ne possédant pas de vélo, pratiquent cette forme d'intermodalité par une combinaison marche+taxi, pour atteindre les quartiers centraux dans des conditions de confort et sécurité, mais les distances parcourues à pied varient en fonction des zones (*zone A ou zone B*) et des lieux d'habitation des populations (*certaines actifs habitent proche de la limite par rapport aux quartiers centraux alors que d'autres sont plus en profondeur dans la zone non lotie*). Pour cela pour atteindre les réseaux de bus et taxis, les distances de marche varient souvent entre 100 m et 4km.

L'utilisation des voiries urbaines comme espaces circulatoires pour accéder aux lieux d'emploi met en évidence le fait que la majorité de la population active est enclin au déplacement monomodal entre leur lieu de résidence et leur lieu d'emploi. A cet effet, il ressort de nos résultats que la majorité des actifs précaires (*soit plus de 80%*) est enclin au déplacement direct⁹¹ entre le lieu de résidence et le lieu d'emploi. Ceux qui prennent le taxi ou le bus le font de façon ponctuelle. Cela démontre la « *faible praticabilité de l'intermodalité* » dans la ville de Ouagadougou. Parmi ceux qui adoptent ce mode de déplacement, nous enregistrons 46% des hommes qui effectuent des déplacements entre 5 et 10Km, contre 53% des femmes qui se déplacent dans la même amplitude en intermodalité pour aller au marché.

⁹¹ Par déplacement direct, nous entendons l'usage d'un seul mode de déplacement. Il s'agit d'une mobilité monomodale.

Aires de déplacements origines-destinations

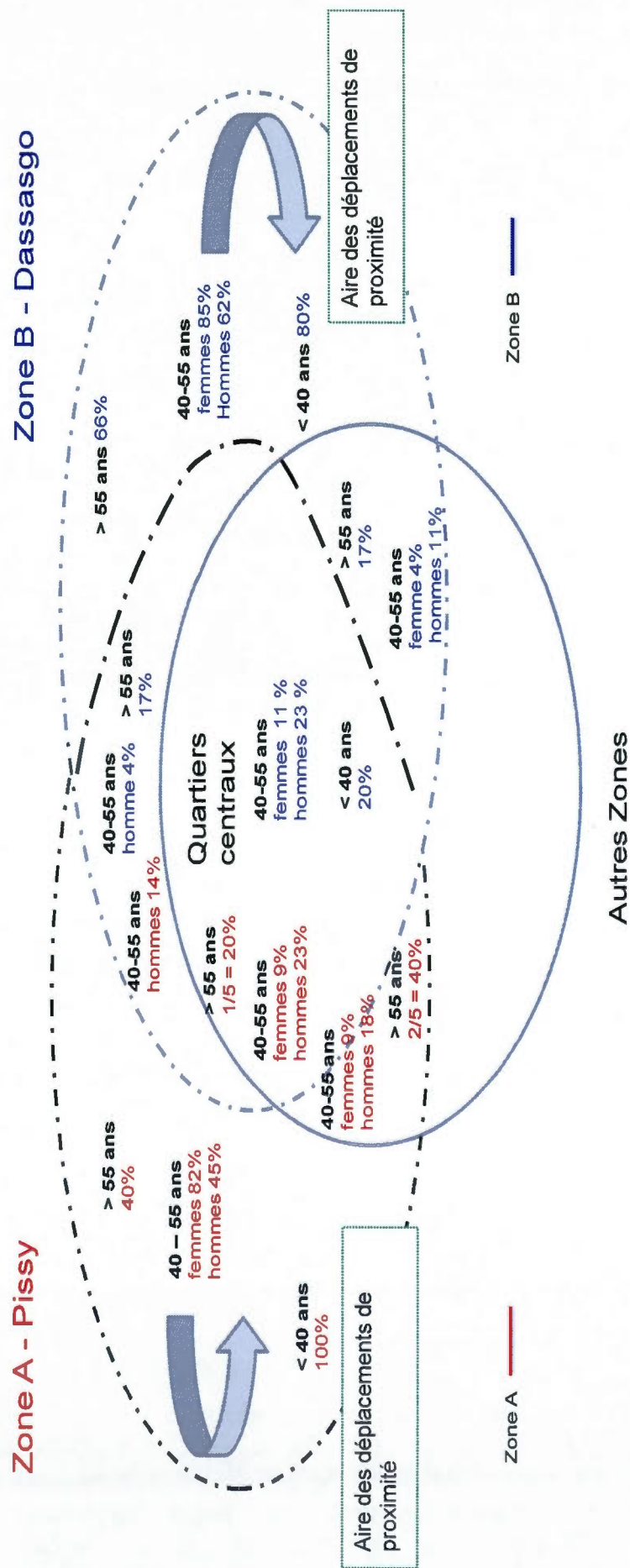


Figure 3.39 Présentation des aires de déplacements origines – destinations (proposé par l'auteur)

L'amplitude moyenne pour le déplacement domicile-travail des femmes est de 7 km. Après avoir mentionné ci-dessus la forte concentration des hommes dans la mobilité d'éloignement (rayon $R > 15$ km), plus que dans les déplacements de proximité (rayon $R < 1,5$ km), nous abordons dans la présente section, l'analyse de la pratique intermodale pour comprendre la répartition spatiale des différents groupes d'actifs (*hommes et femmes*).

3.4.1 Coûts et inconforts de l'intermodalité à Ouagadougou

Pour évaluer la manière dont les actifs précaires parviennent à faire face aux amplitudes de déplacement, en faisant usage de l'intermodalité, nous présentons dans le tableau 3.4 ci-dessous les dépenses engendrées par l'intermodalité.

Tableau 3.4 Dépenses engendrées par l'intermodalité

Combinaisons	coûts aller simple	Fréquence journalière	coûts aller-retour
Marche-bus	150	1	300
Marche-taxi	200	1	400
Vélo-taxi	300	1	600

(Proposé par l'auteur)

La combinaison vélo/taxi, selon notre analyse, semble être la plus coûteuse en termes de budget de transport. En faisant le bilan des dépenses engendrées par l'intermodalité comme cela ressort dans le tableau ci-dessus, nous constatons que la combinaison vélo + taxi subit le plus souvent une augmentation de 50%, à cause de l'embarquement du vélo à bord d'un taxi et cela revient à 300 FCFA par trajet (*soit 0,6 \$ USA*). Les personnes qui pratiquent cette forme d'intermodalité, se déplacent dans un premier temps à l'aide d'un vélo sur une distance identique aux piétons, jusqu'à une tête de taxi, et ensuite elles négocient avec le conducteur de taxi qui donne son accord et ce dernier introduit le vélo dans la malle arrière, ou bien il l'attache sur le porte-bagage (*sur le toit du véhicule*), un même taxi peut charger jusqu'à trois vélos simultanément. Les quelques conducteurs de taxi interrogés et qui acceptent de charger des vélos affirment qu'il y a plus d'inconvénients que d'avantages, malgré la légère augmentation enregistrée sur le coût de transport, à savoir :

- ✚ Le porte-bagage arrière reste souvent ouvert pendant le voyage, et limite la visibilité du rétroviseur intérieur, qui ne peut voir à l'arrière. Certains conducteurs parviennent à attacher le capot de leur malle arrière comme cela apparaît dans les figures 3.40 et 3.41 ci-dessous, mais le risque d'accident et de perturbation de la circulation est élevé ;

- ✶ Les conducteurs de taxi transportant des vélos dans le porte-bagage, sont exposés aux sanctions de la police, qui n'autorise pas que le porte-bagage des véhicules soit ouvert pendant la circulation.



Figure 3.40 Taxi transportant 1 vélo pour intermodalité sur la voie de Pissy (Par l'auteur).



Figure 3.41 Taxi transportant 2 vélos pour intermodalité à Dassasgo (Par l'auteur).

Les illustrations ci-dessus montrent les conditions de transport des vélos dans un taxi suite à la combinaison d'intermodalité vélo-taxi. Cette stratégie est soutenue pour les raisons suivantes :

- Le manque d'urbanisation des quartiers périphériques et l'état défectueux des voiries ne permettant pas l'accès des bus et automobiles jusqu'à l'intérieur des îlots non lotis, les têtes de taxis et les arrêts de bus favorisent les connexions au réseau intermodal.
- Les usagers de l'intermodalité se servent du vélo pour faire d'autres courses une fois qu'ils sont arrivés au centre-ville ;
- Les populations qui exercent dans le petit commerce l'utilisent également pour transporter la marchandise ou bien d'autres bagages ;
- Les populations qui pratiquent l'agriculture de contre-saison non loin des zones non loties s'en servent pour transporter leur produit jusqu'aux têtes de taxi. La charrette est aussi utilisée pour la même fonction, surtout lorsque les poids des produits à transporter sont importants.

Une autre forme d'intermodalité est utilisée par les actifs des deux zones, il s'agit de l'intermodalité en interurbain. Cette solution consiste à monter son vélo ou sa moto sur un minibus⁹² pour aller au village sur des distances plus importantes. En faisant la comparaison entre les différentes formes d'intermodalité, il ressort que la combinaison marche+taxi est la

⁹² Cette forme d'intermodalité est adoptée pour des distances 30 à 50 km voire plus, par les actifs qui vont au village pour rendre visite à la famille

plus adoptée (*par rapport à marche+bus et vélo+taxi*). Certains actifs font usage des deux stratégies (marche+taxi et marche bus), et d'autres préfèrent l'approche monomodale (marche ou vélo) pour des questions d'autonomie et de budget, comme le mentionne cet actif :

....Je vais à vélo parce que si je pars en taxi ça va prendre la moitié de mon salaire et quand je pense à ça je suis obligé de partir avec mon vélo.....(P01)

...je pars à vélo uniquement et je ne fais pas d'intermodalité. Les autobus coûtent et parfois je n'ai même pas le prix d'un transport par bus et si je gagne 200 francs cfa je préfère donner à madame pour aller au marché pour faire la sauce pour les enfants que de payer le bus ou le taxi...(P02)

Nous remarquons par ailleurs que l'usage collectif des taxis pose quelques problèmes tels que : le chauffeur embarque plusieurs clients (*parfois 4 sur la banquette arrière alors que c'est prévu pour 3, et deux clients au lieu d'un seul à l'avant en dehors du chauffeur, cette procédure est habituelle à Ouagadougou*). Par ailleurs, il faut attendre quelques minutes au niveau des têtes de taxis pour qu'il se remplisse de passagers avant de démarrer, et pendant le trajet, il n'y a pas d'arrêts fixes, le taxi s'arrête à la demande. D'autres facteurs peuvent s'y ajouter tels que : les déplacements qui sont souvent pénibles, voire impossibles en saison des pluies. A cela, nous pouvons ajouter l'exposition des personnes au soleil, à la poussière et aux intempéries au niveau des arrêts de bus ou au niveau des têtes de taxi sans abris. Par ailleurs, il y a la question des retards enregistrés par certains actifs qui devaient attendre d'avoir un taxi ou un bus, sachant que les horaires de travail au Burkina Faso sont régis par le Code du travail avec une durée légale de 40 heures par semaine et avec des horaires officiels d'ouverture des services le matin de 7h à 12H00, et l'après-midi de 15h à 18h00. Les retards accusés aux lieux d'emplois de façon répétée par les actifs qui ont des difficultés à trouver un taxi ou un bus, les exposent au licenciement et deviennent préjudiciables pour leur situation professionnelle. Toutes ces situations constituent des gênes considérables dans la pratique de l'intermodalité à Ouagadougou.

3.4.2 Aires de stationnement pour les deux roues

Certaines mesures ont été prises pour améliorer la sécurité lors des combinaisons intermodales, telles que l'aménagement des parkings pour vélos, comme cela apparaît sur la figure 3.42 ci-dessous. Ces parkings existent aussi bien dans les quartiers centraux que dans les quartiers périphériques, et particulièrement dans les marchés et à proximité des édifices publics. Ces aires de stationnement sont réalisées par des jeunes qui en ont fait leur métier et qui assurent la sécurité des motos et des vélos. Le stationnement d'un vélo coûte 25 à 50 francs cfa, et 100 francs cfa pour la moto.



Figure 3.42 Aménagement d'un parking pour deux roues (*vélos et motos*), près du marché central de Ouagadougou (*par l'auteur*).

3.4.3 Les points d'articulation ou nœuds de l'intermodalité à Ouagadougou

Chacune des deux zones d'études est reliée au centre-ville par un axe principal comme cela est mentionné dans la figure 3.43 ci-dessous et c'est sur ces principaux axes que s'effectuent les différentes combinaisons d'intermodalité. A partir de ces connexions une personne qui part du centre de gravité de la zone de résidence jusqu'au centre-ville, devrait parcourir 10,5 km pour le cas de la zone A et 16 km pour le cas de la zone-B. Les trajectoires parcourues par les usagers du déplacement intermodal peuvent varier selon la localisation des lieux d'emplois et selon les trajectoires parcourues.

Par ailleurs, plusieurs de ces personnes qui font usage de l'intermodalité peuvent avoir pratiquement un même point de départ situé le long des axes d'articulation mentionnés ci-dessus, mais leurs destinations sont différentes. Les points d'articulation ou encore appelés les nœuds de l'intermodalité sont constitués de l'ensemble des arrêts-bus et les têtes de taxi. Ce sont des lieux où les usagers de l'intermodalité observent obligatoirement un arrêt avant de continuer le trajet amorcé par la marche ou à vélo. Ils servent de points de connexion entre les pistes (*voies d'accès aux quartiers périphériques encore appelés « non lotis »*), et les voies bitumées conduisant vers le centre-ville.

En prenant ceux de notre échantillon qui pratiquent l'intermodalité et dont le niveau moyen de mobilité correspond entre 2 et 4 déplacements/jour, il ressort que plusieurs effectuent des déplacements pour des amplitudes supérieures à 15 km, à cet effet, ces derniers passent toute la journée sur le lieu de travail et ne rentrent que le soir. Les amplitudes de déplacements sont fixées par les trajets domicile-travail dont la durée moyenne varie entre 45 minutes et une heure.

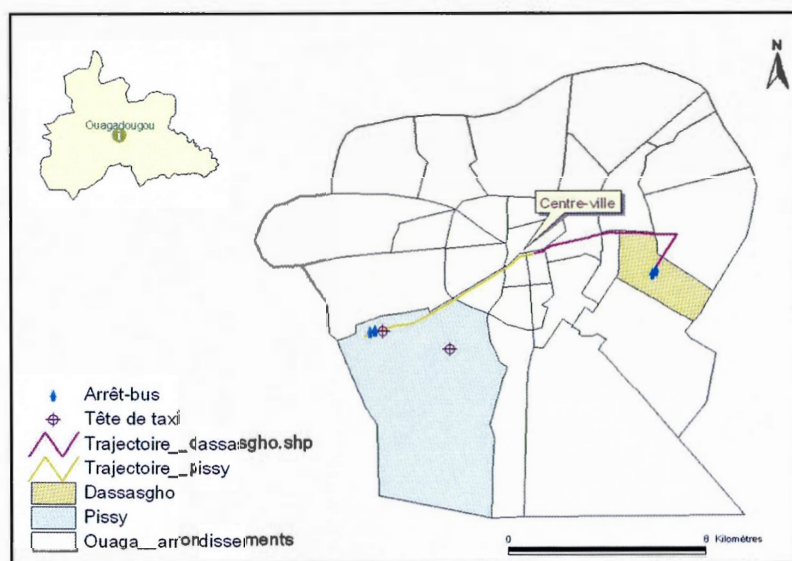


Figure 3.43 Principaux axes de connexion pour le déplacement intermodal (*Par l'auteur*)

Sur la figure 3.44 ci-dessous sont matérialisés les différents points d'articulation pour l'intermodalité. Ils sont illustrés par des symboles qui marquent leurs positions par rapport aux zones non loties A et B et les voies bitumées. Nous y dénombrons quatre nœuds de l'intermodalité dans la zone A (Pissy), qui sont : la tête de taxi du marché de Pissy et la tête de taxi face de la station PETROFA de Pissy. Pour les piétons qui doivent prendre un bus, la ligne SOTRACO desservant Pissy est la ligne 4, sur celle-ci existent deux arrêts de bus qui accueillent les populations. Un arrêt est situé à la station PETROFA et l'autre se trouve non loin de l'école Ellysée.

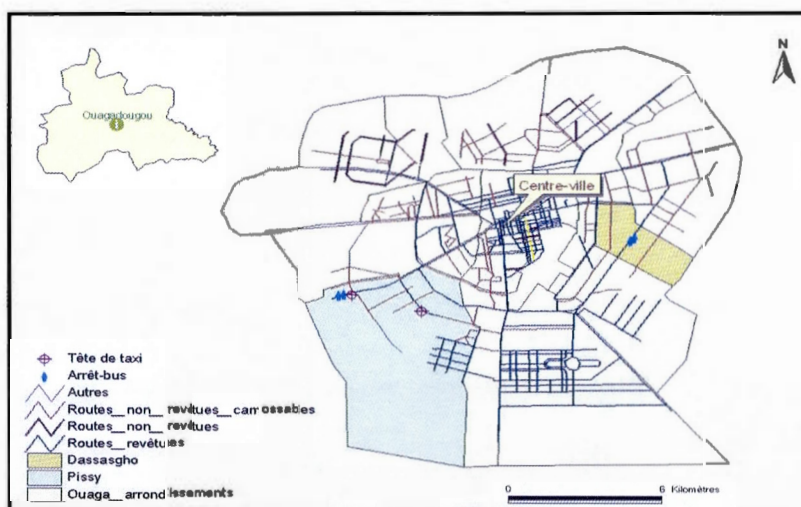


Figure 3.44 Points d'articulation du réseau des voiries urbaines et le déplacement intermodal (*Par l'auteur*)

Au niveau de la zone périphérique B de (Dassasgho), ceux qui font usage de la combinaison marche-taxi, se déplacent vers le boulevard de la jeunesse, la voie allant de la pédiatrie vers l'échangeur de Ouaga 2000. La combinaison marche-bus est possible grâce aux lignes 1 et 8 de la SOTRACO, qui traversent ce boulevard, ayant deux arrêts de bus : l'arrêt du lycée scientifique et l'arrêt du lycée Bangré. Dans cette zone, il ressort de nos analyses que les distances parcourues par les personnes actives varient entre 4 et 6 km, pour accéder aux axes structurants qui permettent de prendre un taxi ou un bus. La zone B est en effet plus éloignée du centre ville et de ce fait, les durées moyennes des déplacements varient entre 40 minutes et 1 heures 30 minutes par trajet. Ces actifs font également en moyenne 2 à 4 déplacements/jour. En comparant les deux zones, nous constatons une forte dispersion des trajets à cause de l'hétérogénéité entre les types d'emplois exercés, la localisation des emplois et le choix modal entre (*marche, vélo, marche+taxi, marche+bus, vélo+taxi*).

Conclusion du chapitre 3

Ce chapitre répond à notre première question de recherche en lien avec les questions de distance de déplacement des actifs des deux zones d'études, celle des emplois exercés et celle des modes de déplacement, dont la marche, le vélo et l'intermodalité comme stratégie de mobilité. Nos analyses ont permis de répondre à la question des impacts liés à la distance des déplacements au centre sur les modes de déplacements et sur les emplois. Ces impacts se traduisent à travers la typologie des emplois exercés, les amplitudes de déplacements par des implications sur la pénibilité et sur le revenu des ménages.

Dans nos analyses, nous avons fait ressortir le fait que plusieurs actifs effectuent des déplacements très éloignés dans les deux zones d'études, soit pour accéder aux lieux d'emplois soit pour rendre visite aux parents qui vivent dans la ville de Ouagadougou ou qui sont restés dans les villages. L'analyse des impacts liés aux amplitudes de déplacements sur la mobilité entre le lieu de résidence (*quartiers périphériques*) et le lieu d'emploi (*qui peut être dans le quartier d'habitation, dans les quartiers voisins, dans les quartiers centraux ou éloignés*), montre que les emplois exercés peuvent être *de proximité ou emplois éloignés* et parmi ces derniers, certains exigent une plus forte mobilité que d'autres qui sont plutôt des emplois sédentaires.

La comparaison entre les actifs précaires des deux zones montre qu'il y a une même intensité pour les déplacements éloignés aussi bien pour la zone A que pour la zone B. Cette comparaison nous a permis de mieux comprendre de quelle manière la proximité versus l'éloignement du centre-ville influence la mobilité des populations cibles entre les deux zones par rapport aux quartiers centraux. Notre hypothèse de base est que les actifs qui sont dans la zone A plus proche du centre-ville, sont supposés évoluer dans une approche de mobilité avec des amplitudes plus courtes marquées par des déplacements dans le rayon de 5 km qui correspondent à la limite des quartiers centraux, et ceux de la zone B sont considérés évoluer dans une mobilité marquée à la fois par des activités de proximité, mais aussi par des distances très éloignées ($R > 15$ km) pour accéder aux quartiers centraux.

Le fait d'avoir une même intensité pour les déplacements aux longs cours pour nos deux zones d'études montre qu'il y a tout de même un bon nombre d'actifs de la zone A (Pissy) qui évoluent dans des très grandes pendularités, alors que la proximité de cette zone par rapport aux quartiers centraux aurait du limiter ces amplitudes à la limite de ces derniers. Nos analyses sont confirmées par le fait d'avoir 21% des hommes à vélo et 20% des femmes à vélo de la zone A franchissent des distances supérieures à 15 km. Ensuite, parmi les actifs de la zone A qui se déplacent à pied, nous avons 10% parmi les hommes et 8% de femmes qui

franchissent aussi des pendularités supérieures à 15 km, et dont certains vont travailler dans des quartiers très éloignés voire même dans la zone B.

Nos analyses montrent que les deux zones vivent la même intensité en termes de déplacements éloignés. La croissance voire la réduction du rayon de mobilité ou de l'amplitude de déplacement n'est donc pas forcément liée au fait que le bassin résidentiel soit plus rapproché ou non du centre-ville considéré comme étant le lieu potentiel des emplois. Dans le cas de la ville de Ouagadougou, nos deux zones d'études vivent toutes les deux dans des déplacements d'éloignement, avec évidemment une plus forte intensité pour les actifs de la zone B.

Il ressort que les enjeux de mobilité reposent sur la nécessité de favoriser l'accessibilité urbaine au travers des moyens de déplacement adaptés. L'accessibilité implique donc la question de capacité de déplacement comme étant une condition indispensable pour accéder à la richesse urbaine, et cela met en exergue le fait qu'aller chercher des emplois éloignés est supposé apporter plus d'opportunités en termes de meilleurs emplois (*aussi bien du point de vue qualitatif qu'en termes de revenus*) aux actifs qui adoptent cette stratégie, par rapport à ceux qui se contentent des emplois de proximité.

En considérant la classification typologique des emplois, il ressort que les actifs qui vont vers de grandes amplitudes de déplacements et qui sont engagés dans des **emplois à forte mobilité**, perçoivent des revenus meilleurs. Il s'agit des emplois tels que : guérisseur, chauffeur, gardien, charretier, manoeuvre, ménage et balayage des rues (*ou technicienne de surface*) et maçon. Cependant, les actifs engagés dans des emplois de proximité que nous qualifions **d'emplois sédentaires**, perçoivent des revenus fortement limités à cause du faible pouvoir d'achat des populations dans les quartiers périphériques, il s'agit des emplois suivants : couturier, commerçant, tissage, Association de quartier, Chef coutumier, machiniste ou réparateur, agriculture et élevage et coiffure.

Nos analyses ont mis en évidence l'importance des réseaux sociaux d'entraide par leur contribution dans la mobilité des actifs précaires. Ces réseaux constituent des ramifications et des imbrications au sein des populations précaires et apportent un soutien ponctuel dans le processus de mobilité par le prêt d'un vélo ou par le remorquage à moto. A cet égard, nous abordons dans le chapitre suivant l'analyse de ces réseaux et leur apport dans la mobilité de notre population cible.

CHAPITRE IV

CONTRIBUTION DES RÉSEAUX SOCIAUX DANS LE PROCESSUS DE MOBILITÉ DES ACTIFS PRÉCAIRES

Introduction

Après avoir présenté dans le chapitre précédent les différentes facettes qui déterminent les implications des amplitudes de déplacements dans les stratégies de mobilité des actifs précaires à Ouagadougou, nous retenons qu'une forte concentration d'actifs précaires dont *44% pour les femmes et 33% parmi les hommes tous issus de la zone B évoluent dans des déplacements de proximité, faute de moyens pour aller chercher les emplois éloignés dans les quartiers centraux*. Les femmes qui se déplacent à pied limitent généralement leur échelle de mobilité à 7 km, mais parmi les actifs qui effectuent les déplacements dans les amplitudes les plus élevées, la majorité se retrouve dans la zone B compte tenu de l'éloignement des quartiers centraux et la nécessité d'aller chercher les emplois éloignés qui est un impératif pour ces actifs précaires qui souhaitent améliorer leurs revenus et leurs conditions de vie. Les efforts fournis par ces populations de la zone B montrent leur volonté de satisfaire leurs besoins vitaux et de sortir de la précarité. Dans ce groupe d'actifs qui se déplacent sur de longues distances, et dont plusieurs se déplacent à pied, la stratégie adoptée par ces actifs est de recourir aux réseaux sociaux d'amis ou de voisinage pour solliciter le prêt d'un vélo. Ce même groupe d'actifs fait également recours à l'intermodalité.

Notre analyse consiste à répondre à notre deuxième question de recherche qui met en évidence l'importance des réseaux de famille, mais notre objectif est surtout de montrer que les réseaux d'amis et de voisinage peuvent aussi avoir le même niveau d'importance que les réseaux de famille. Les multiples facettes de ces réseaux sociaux identifiées dans nos deux zones d'études nous ont été présentées par les populations cibles lors des entretiens qui nous ont permis de comprendre leurs pratiques quotidiennes et leurs trajectoires de vie que nous avons intégrées dans nos analyses, pour en assurer une meilleure appréhension. Notre analyse des réseaux sociaux nous a également permis de comprendre l'étendue et l'épaisseur des relations sociales qui sont tissées au sein de ces populations précaires.

Notre objectif est de décrire la dynamique et l'épaisseur des relations au sein de ces différents réseaux sociaux et d'en faire l'analyse, puis d'en évaluer les contributions par rapport aux différents choix stratégiques de mobilité (*intermodalité, réseaux sociaux, déplacements de proximité/éloignement*) d'une part et ensuite par rapport au processus qui accompagne les différents seuils de mobilité (*la mobilité de survie, la mobilité de subsistance, la mobilité d'épargne, et la mobilité d'investissement*) d'autre part. A cet effet, nous faisons nos analyses dans les deux zones d'études en intégrant l'apport diversifié des réseaux sociaux existants dont la contribution varie du prêt d'un vélo, à l'apport financier voire même à trouver un emploi ou à construire le cadre bâti familial. Ces apports peuvent s'étendre sur le court, moyen et long terme et participent à la survie des populations.

La notion de survie qui accompagne notre concept de « *mobilité de survie* », trouve sa place dans ces réseaux sociaux, qui dans une certaine mesure, façonnent la mobilité quotidienne des populations en apportant un soutien ponctuel, voire durable dans le temps⁹³, en fonction des relations établies entre les acteurs et en fonction des ressources disponibles qui en constituent le capital social. Pour évaluer la contribution des réseaux sociaux dans le processus de mobilité des actifs précaires de nos deux zones d'études, nous développons ces différents points susmentionnés en comparant la consistance des contributions de chaque réseau et en prenant comme hypothèse que « *les liens de solidarité qui existent dans les quartiers périphériques à partir des réseaux d'amis et de voisinages sont intenses et souvent plus actifs que les liens de famille. L'accès au capital social ou aux ressources des individus y est plus lié au degré de confiance établi entre les individus, que par rapport aux liens forts de parenté (constitués par le réseau principal)* ». Notre hypothèse est soutenue par le fait que les réseaux de relations interpersonnelles servent de ciment communautaire dans les quartiers périphériques de Ouagadougou où les populations partagent souvent de mêmes espaces de vie (*certaines vivent dans une même concession encore appelée selon le langage des ouagalais « la même cour », d'autres sont des colocataires qui habitent la même maison*). Dans ces cas, tout le monde se connaît à cause de cette forte proximité spatiale et ce rapprochement entraîne des relations souvent très fortes et des solidarités d'entraide. Notre hypothèse découle aussi du fait que les liens de solidarité qui existent à partir des réseaux d'amis et de voisinages (*réseaux secondaires et accessoires*), dans les quartiers périphériques de Ouagadougou, sont prédominants et souvent plus actifs que les liens de famille, car les personnes se retrouvent tous les jours et le voisin est souvent le premier à être informé des moments de bonheur et de malheur de celui qui loge en face par rapport aux membres de la famille qui spatialement

⁹³En parlant de « temps » dans l'approche espace-temps-activités, il est important de noter que nous évoluons selon le temps cyclique des sociétés traditionnelles, qui est différent du temps linéaire du capitalisme et du temps simultané de la postmodernité.

peuvent ne pas être à proximité. Nous faisons ces analyses dans *une double approche déductive et inductive*.

Parmi ces réseaux sociaux d'entraide, Catherine Reginensi (2002) souligne l'importance du **réseau familial ou amical**, qui constitue la principale ressource pour certains actifs, à partir duquel ils peuvent développer leur stratégie de mobilité en ayant recours par exemple à la mutualisation de la moto ou du vélo pour accéder au lieu d'emploi. Dans ce cadre, Le Breton (2005-a) souligne le fait que la famille fournit l'aide la plus constante et la plus régulière à cause de la forte densité relationnelle au sein des ménages. Cependant, Coleman (1988) et Granovetter (1973) considèrent que les réseaux personnels permettent d'accéder au capital social des individus et ces réseaux peuvent souvent servir de solution temporaire jusqu'à ce que la personne devienne autonome et arrive par exemple à se procurer un moyen de déplacement et trouver ensuite un emploi stable.

Il se dégage dans cette approche selon Coleman, *la notion de capital social et de ressources sociales*, qui met en exergue les relations directes et indirectes qui sont tissées entre les individus au sein d'un réseau social et les ressources détenues par un individu peuvent être transformées en capital mobilisable pour toute forme d'action. Pour apporter sa contribution à cette analyse, Jean-François Wernier (1997) illustre dans ses travaux trois types de réseaux sociaux selon la nature de l'appui obtenu. Il les compare à des cercles concentriques dont l'individu occupe le centre : **le réseau principal** (*éparpillé dans la ville et composé de parents proches et amis, qui apportent leur soutien affectif et matériel de manière continue et sur lequel on peut toujours compter*) ; **le réseau secondaire** (*très proche spatialement et localisé dans le voisinage immédiat, et il peut être sollicité de temps à autre pour une assistance ponctuelle, mais pas trop souvent*) ; **les réseaux accessoires** (*relations de type clientéliste et latent, pouvant être activées de manière aléatoire et se localisent dans l'ensemble de l'espace urbain*). L'analyse de ces réseaux est développée dans les sections suivantes : 4.1 Le recours aux réseaux sociaux et leur contribution dans la mobilité, 4.2 Le réseau principal, 4.3 Le réseau secondaire, 4.4 Les réseaux accessoires, 4.5 Type et durée des contributions issues des réseaux sociaux

4.1 Le recours aux réseaux sociaux et leurs contributions dans la mobilité centre- périphérie ou dans la mobilité village-ville

Dans le chapitre 2 réservé au cadre d'analyse et à la méthodologie, nous avons fait le regroupement des réseaux sociaux dans le tableau 2.4 à la page 81. Ce tableau a été utilisé pour effectuer l'opérationnalisation de nos hypothèses en lien avec les réseaux sociaux. Les différents réseaux identifiés dans nos deux zones d'études sont les suivants : les réseaux de famille, d'amis et de voisinage qui sont considérés comme étant une source de solidarités considérables, les réseaux associatifs issus des Organisations non gouvernementales (ONG), les réseaux de coreligionnaires, les réseaux institutionnels par l'État et les réseaux issus des lieux de fréquentation et des places publiques. Certains réseaux associatifs organisent des tontines qui favorisent la collecte d'épargne pour des projets à échelle réduite (*à l'exemple des tontines mutuelles développées au Bénin, mais aussi au Togo et dans une moindre mesure au Burkina Faso*). Ce sont des associations rotatives d'épargne informelle, orientées essentiellement vers la survie, caractéristique propre aux quartiers précaires, plus que vers un profit lointain. Ces tontines sont fondées sur le prêt rotatif avec cotisation périodique, caractérisées par la limitation de la taille des budgets disponibles des membres. Ces réseaux associatifs sont marqués par un cycle de vie éphémère et ne peuvent répondre en tous points dans leur forme actuelle aux investissements plus lourds de certains équipements.

Autant pour les actifs qui quittent le village et arrivent nouvellement dans la ville que pour les plus anciens qui sont installés dans les quartiers périphériques, la maîtrise des réseaux sociaux et des ressources disponibles à travers ces derniers sont des aspects déterminants pour l'intégration dans l'espace urbain. Pour les nouveaux arrivants c'est au tout début de leur installation dans les quartiers périphériques que tout se joue. Ils ont intérêt à se positionner par rapport aux relations qu'il faut tisser avec les populations déjà implantées dans le quartier. A cet effet, ils ont besoin de sortir de leur zone de confort pour créer des liens avec des personnes de leur entourage. Pour les populations qui arrivent nouvellement dans les quartiers périphériques de Ouagadougou, la constitution des nouvelles zones d'habitation conduit à de nouvelles frontières de mobilité, et cela se traduit également pour plusieurs d'entre eux, par un nouvel espace relationnel aussi bien dans le milieu de vie que dans les lieux d'activités lucratives.

Pour cette raison Diaz Olvera (1999) et Marie (1997) mettent en évidence l'importance des activités de sociabilité, qui ont leur place au sein des réseaux et qui ne sauraient être assimilées à des loisirs selon le modèle des pays du Nord. Ces activités de sociabilité sont nécessaires, afin de rester membre à part entière de la société et ne pas être écarté de la

protection sociale communautaire. Ces réseaux sont des relais informels construits (*organisés et structurés*) qui constituent des filets de sécurité, mais aussi des tiroirs sociaux pour les populations précaires des quartiers périphériques.

A cet effet, le regroupement au sein d'une communauté favorise la mutualité d'un ensemble diversifié de ressources accessibles à l'ensemble de la communauté. En effet, le fait de s'insérer dans un réseau ou d'y avoir une position confère des avantages. Il n'en demeure pas moins qu'un réseau de relations est simultanément une ressource et une contrainte vis-à-vis des différents acteurs qui en sont connectés : *ressource* parce qu'on y trouve un apport de diverses natures, on peut rencontrer les autres membres du réseau et même y trouver un appui dans le cadre de la mobilité. Un réseau constitue une source de *soutien* parce qu'on peut y trouver des aides dont la nature peut également être diversifiée (*prêt d'argent, prêt d'un vélo, soutien par des visites, apport de nourriture ...*). Il constitue aussi une *contrainte*, parce que ce réseau doit être périodiquement entretenu, raison pour laquelle un accent est fortement marqué sur les visites auprès de la famille et auprès des amis. Dans l'analyse des recours aux réseaux sociaux et de leurs contributions dans les stratégies de mobilité, nous mentionnons le fait que plusieurs actifs soutiennent leur famille restée au village et qui y vit elle aussi dans la précarité. Ceux qui sont venus en ville ont quelque part une obligation morale de soutenir ceux qui sont restés au village, il y a donc une forme de mutualité des ressources à travers ces différents réseaux. Cette mutualité des ressources est favorable face à la précarité des populations qui ont des difficultés d'accès aux ressources urbaines, dont les effets générés entravent le processus d'amélioration de leurs conditions de vie et se traduisent par différentes formes de pénibilité qui nous ont conduits vers le concept de « *mobilité de survie* ». Dans ce contexte, les actifs précaires trouvent à travers les réseaux sociaux un appui considérable dans leur mobilité centre-périphérie ou entre le village et la ville. Ces différents réseaux ont une dynamique interne, et notre analyse consiste à évaluer leurs contributions selon les différentes formes de mobilité.

Les nouveaux venus du village viennent s'installer en ville après une longue trajectoire de vie dans le milieu rural. Le fait que leur perception de l'espace urbain reste largement conditionnée par leur vécu antérieur et souvent selon eux, ils ne savent par où commencer. Les liens qui s'établissent au sein des actifs précaires peuvent être immanents, innés, intrinsèques ou d'affinités, et peuvent s'exprimer dans une proximité de formes de pensées, de consensus sur les valeurs, de partage sur des conditions de vie et des pratiques de réciprocité. Ces réseaux sont caractérisés par la notion de « *liens forts* » et « *liens faibles* ».

A la suite des échanges avec plusieurs individus dans les deux zones, il ressort que plusieurs sont arrivés dans les quartiers périphériques avec l'aide des réseaux susmentionnés, en dehors des natifs du quartier qui y ont grandi. La dynamique de construction résidentielle est elle-même régie par l'apport diversifié des réseaux sociaux, car plusieurs personnes ont

construit leur habitation avec l'aide soutenue des membres de ces réseaux qui viennent apporter soit de la main-d'œuvre soit du matériel (*tôles, ciment...*). Il n'existe pas de réglementations ni de plans stratégiques de juridiction dans les démarches effectuées à l'intérieur de ces réseaux, tout se passe dans des négociations amiables souvent non écrites et simplement basées sur la confiance. Cette dynamique, préalable à l'établissement résidentiel des ménages dans les quartiers périphériques, nous informe sur le processus de structuration du territoire urbain dans un milieu précaire à Ouagadougou

Face aux difficultés de déplacement des actifs qui sont à pied, il y a une manifestation de soutien au niveau de la famille qui cherche à aider un des leurs particulièrement pour faciliter ses déplacements en mettant à sa disposition un vélo ou une moto. Un individu peut emprunter auprès d'un parent ou d'un ami pour effectuer son déplacement, d'autres peuvent bénéficier de la « *dépose* » qui est assez courante à Ouagadougou et *consiste à se faire transporter par quelqu'un d'autre à l'aide de sa moto et même en faisant usage du vélo jusqu'au lieu de destination. Certains appellent cela « remorquage »*. En outre, c'est un service rendu surtout entre voisins ou dans une moindre mesure entre parents et amis. Tout cela montre les imbrications territoriales et sociales tissées par les populations qui vivent des logiques spatiales très diversifiées au sein des quartiers périphériques. Nous avons constaté que les membres de la famille se rendent visite de façon journalière quand les membres se retrouvent dans un rayon de 3 km. Ces visites deviennent hebdomadaires quand ce rayon varie de 3 à 10 km et mensuelles pour le rayon de 10 à 30 km. Cependant, quand ce rayon dépasse les 30 km, ces visites sont programmées de façon trimestrielle et sont effectuées à pied ou à vélo avec une combinaison d'intermodalité (*marche+autobus ; marche+taxi ; vélo+taxi ou vélo+minibus*). Ces visites s'étendent soit dans les limites de la Commune de Ouagadougou, soit dans l'espace interurbain. Ce réseau est très actif par sa contribution dans la mobilité. La majorité des populations issues de l'exode rural trouvent à leur arrivée à Ouagadougou leur premier accueil soit auprès de la famille restreinte soit au sein de la famille élargie comme le mentionne cette dame :

Quand je suis arrivée à Ouagadougou, j'habitais chez le frère de mon père, il est mon oncle et j'y suis restée jusqu'à mon mariage...(P07)

A cet effet, la famille reste le nœud de solidarités le plus actif. Lors de cette migration du village vers la ville, les populations arrivent souvent sans aucune ressource depuis le village et cette première aide offerte par les parents est un coup de pouce qui leur permet de s'organiser dans cette nouvelle étape de leur vie. Cette aide est obligatoire, car la famille qui accueille le nouvel arrivant sait qu'après une trajectoire réussie, ce dernier va ensuite participer à son tour au soutien de la famille (*celle qui est à Ouagadougou et celle qui est au village*). La majorité des personnes interrogées reconnaissent qu'elles sont venues dans les quartiers périphériques

parce qu'il y avait déjà un parent proche ou éloigné qui y vivait déjà comme le témoigne les personnes suivantes :

...A mon arrivée, j'ai également été logé par un autre cousin du village qui était déjà installé dans cette zone de Cissé. J'ai fait un mois chez lui et j'ai construit d'abord la maison de mon frère. J'ai fini sa maison et quand je l'ai terminée, pendant que je logeais chez lui pendant un mois il m'a dit, tu peux toi aussi faire ta maison ici voilà un terrain qui est disponible et il m'a donné une partie de son terrain et quelques tôles avec lesquelles j'ai pu faire ma petite case de 8 tôles. Quand mon épouse est arrivée, j'ai raccommodé ma case pour avoir une case de 20 tôles.... (P01)

....Pour arriver dans ce quartier, c'est le petit frère de mon mari qui est venu choisir le terrain pour que je vienne m'installer ici avec les enfants et nul ne sait si c'est le petit frère de mon mari ou si c'est mon mari qui a acheté ce terrain avant son décès....(P07)

Nous voyons dans le cas de cette dame ci-dessus, qu'il existe dans certains ménages une opacité dans la gestion des revenus de la part de certains chefs de ménage, mais malgré cela, la famille reste le réseau le plus actif à cause de son caractère inconditionnel. Plusieurs actifs précaires après leur installation à Ouagadougou, font tout pour être autonome, comme cela ressort du témoignage suivant :

.....Je suis arrivé dans ce quartier grâce à un petit frère, si mon vélo est en panne je fais tout pour arranger tout seul, je sais comment changer les pneus la chaîne et les pédales. Aussi quand mon vélo est en panne je ne prends pas de taxi je ne prends pas non plus le vélo de Madame, car je n'aime pas utiliser le vélo dame, Je dépense beaucoup pour arranger mon vélo, mais je ne connais pas combien ça fait (P02)

Dans le cadre de ces nouvelles frontières de mobilité, il est nécessaire d'intégrer les différentes imbrications territoriales tissées entre les populations cibles qu'on trouve dans les quartiers périphériques. Dans ce contexte des nouveaux arrivants, un individu ne peut pas se présenter pour solliciter assistance auprès d'un inconnu dans le quartier. Le recours aux réseaux sociaux est certes une issue pour faire face aux besoins de mobilité, cependant, le processus nécessite des mesures incitatives, afin de générer l'apport attendu. Une relation doit exister soit de famille soit de voisinage ou d'appartenance à une structure commune (*lieu de culte, bar ou lieu de distraction, etc..*). Il faut dans une certaine mesure rompre la distance sociale qui éloigne les individus et s'intégrer à la dynamique du quartier. Le membre qui accueille le nouveau venu va servir d'intermédiaire auprès du chef de terre ou chef de village, il va aussi lui donner des conseils opportuns et s'appelle aussi le tuteur dans le cas de la famille élargie.

4.2 Le réseau principal

Les réseaux constitués par les familles, les amis et les voisins, vivent des logiques sociospatiales avec des solidarités considérables au sein des quartiers périphériques. La mise en œuvre des stratégies qui reposent sur le recours à ce réseau principal est basée sur les liens d'affinités, d'entraide, de support ou d'intérêts, que peuvent avoir les populations. Il ressort de nos analyses que les aides reçues ne sont pas forcément remboursées dans ces réseaux, sauf le cas d'un prêt d'argent pour lequel les deux personnes s'entendent de commun accord d'un éventuel remboursement. Cela veut dire que celui qui donne n'exige rien en retour, mais l'apport fourni par une personne reste comptabilisé à son compte au cas où il aurait à son tour besoin d'aide pour un besoin futur, dans cette démarche le donateur devient un créancier et le receveur reste tacitement débiteur. Il est intéressant de constater que celui qui reçoit de l'aide (l'emprunteur) peut vouloir remercier le prêteur, mais ce dernier n'accepte pas comme cela se pratique dans certains cas. Ce groupe de réseaux (*familial, d'amis et de voisinage*) est considéré comme étant une source d'entraide qui s'organise de façon inconditionnelle (*celui qui donne n'exige rien en retour. Un acte d'entraide n'est pourtant pas forcément écrit, mais celui qui reçoit sait qu'au moment opportun, il devrait apporter sa contribution à son tour pour venir en aide à celui qui l'a soutenu, la mémoire collective est également là pour reconnaître ce que chacun des individus aura accompli dans son actif*).

En ce qui concerne les réseaux de familles, nous considérons qu'ils peuvent avoir une base traditionnelle de type famille élargie (*origine ethnique, régionale, groupements villageois*) ou alors de type lien familial direct de parenté (*ascendants, descendants*). Le cercle plus éloigné peut être sollicité pour des prêts remboursables ou pour d'autres services gratuits suivant le cas. La faiblesse des revenus des membres de ces différents réseaux en constitue une limite. Mais, leur apport permet à plusieurs actifs précaires de combler leur déficit en termes de mobilité et briser les barrières de l'isolement, pour accéder aux lieux d'emplois. Dans l'analyse des dynamiques de mobilité résidentielle vers les quartiers périphériques, il ressort que les choix résidentiels des ménages sont contraints par la disponibilité d'opportunités d'habitation dans ces zones périphériques. Plusieurs populations y parviennent dans le but d'un rapprochement pour y rejoindre un parent proche ou éloigné et même un ami. Par ailleurs, ceux qui n'y viennent pas dans le cadre d'un rapprochement familial, sont souvent recommandés par un des membres des réseaux de famille ou d'amis auprès de chef de terre ou auprès du chef coutumier. Cette section sur le réseau principal est structurée en deux sous-sections suivantes : 4.2.1 Réseaux à caractères familiaux et ethniques et 4.2.2 Réseaux d'amis et voisinages très proches.

4.2.1 Réseaux à caractère familial et ethnique

Les *réseaux de familles* jouent un rôle important dans la mobilité urbaine à Ouagadougou et il ressort de nos rencontres sur le terrain que les membres de la famille nucléaire cherchent à se protéger et à se soutenir réciproquement avant de recourir vers une aide extérieure. Ces réseaux sont actifs dans la mesure où la grande famille (*ou famille élargie*) peut soutenir un parent proche par une aide financière, ou un remorquage jusqu'au lieu d'emploi, ou pour accéder aux différentes ressources urbaines. Dans l'analyse des stratégies d'implication des réseaux sociaux dans la mobilité, il ressort de nos travaux que l'usage de ces réseaux à caractère familiaux et ethniques dépend des affinités qui existent entre les membres. Il peut arriver qu'entre deux frères de même père et de même mère, l'existence de divisions entre eux fasse que ces derniers ne puissent même pas se dire bonjour et pourtant ils ont des liens de sang. C'est pourquoi il se dégage le fait que l'efficacité de ces réseaux dépend fortement des affinités relationnelles.

Comme le souligne Penouil (1992), la transmission du patrimoine familial de père en fils reste un mode de perpétuation de certains métiers, Fall (2004) complète ce débat en disant qu'en effet, il est devenu courant de voir un ouvrier à la veille de sa retraite, convaincre son patron de recruter son fils pour le placer au même poste afin d'assurer la perpétuation de l'emploi au sein de la famille considérée comme précaire et dépendante de ce métier. La parenté est l'un des principaux registres sociaux mobilisés que l'on peut considérer comme étant le lien le plus visible. Dans la zone A, nous avons rencontré des femmes qui exercent le métier de tissage. Elles ont été introduites par un parent proche auprès d'une dame plus expérimentée dans le tissage. Cette dernière va prendre les jeunes dames qui aspirent à exercer ce métier moyennant des conditions assez rigoureuses de formation. L'apprenante devra être assidue au lieu de formation et attendre plusieurs mois avant d'avoir accès aux machines. A la fin de son stage, celle-ci devra travailler gratuitement et produire des tissus au bénéfice de celle qui l'a formée et cela peut durer trois années de travail pour rembourser ses frais de formation. Après s'être acquittée de ses obligations envers la patronne, la jeune dame peut ouvrir son atelier et se mettre à son propre compte. L'apprentissage de certains métiers dans les quartiers périphériques de Ouagadougou est une affaire de connaissance ou de parenté (*donc de réseaux sociaux*).

Ces réseaux à caractère familiaux sont analysés dans cette section qui est structurée de la manière suivante : 4.2.1.1 les réseaux de famille proche, il s'agit de la famille nucléaire, 4.2.1.2 les réseaux de famille élargie qui regroupe les cousins, oncles,..., 4.2.1.3 les réseaux de famille originaire du même village et 4.2.1.4 les réseaux de famille centrés sur l'origine ethnique ou tribale.

4.2.1.1 Famille proche

Ce réseau constitué par la famille nucléaire est souvent dispersé et éclaté dans l'espace (*cas de la famille étendue dont les membres sont éparpillés à travers l'espace urbain*). Des particularités apparaissent en fonction de l'intensité des relations, à cet égard, lorsqu'il y a une bonne entente au sein des membres d'une famille nucléaire par exemple, l'entraide est soutenue parfois sur de longues périodes, et ceci malgré la dispersion spatiale des membres de la famille. La mobilisation des ressources à travers ce réseau principal est renforcée par les liens de solidarités familiales (famille directe ou nucléaire (*parents et enfants*) ascendante ou descendante ou la famille élargie (*parents du même village*)), qui en font des lieux de soutien sur lesquels on peut vraiment compter comme le témoigne cet actif :

....Si mon vélo est en panne, cela arrive rarement que j'aille demander le vélo chez un voisin si mon vélo est en panne je prends le vélo de ma femme et s'il arrive que le vélo de ma femme soit aussi en panne, je pars à pied et il m'est arrivé de faire 20 km à l'aller et 20 km au retour à pied. Il m'est arrivé aussi qu'en roulant à vélo, ça tombe en panne et comme cela, si je n'ai pas d'argent, je pousse le vélo jusqu'à la maison....(P01)

Ce témoignage ci-dessus nous montre l'importance d'avoir une solidarité à travers des stratégies internes au sein du ménage entre époux, épouses et enfants. Pour aller travailler dans de très grandes distances (R=15 à 20 km), les populations précaires nous ont confié qu'elles sont parfois obligées de quitter leur maison très tôt dès 5h00 du matin, après une à deux heures de trajet, le travail débute à 7h00, souvent on passe midi sur le lieu de travail pour revenir tard dans la nuit vers 22h00. Nous avons constaté qu'il faut une bonne cohésion familiale pour que les ménages tiennent dans ces circonstances. Ces actifs font de longues journées de travail (*c'est le cas des commerçants qui doivent rester tard dans leur boutique jusqu'au départ du dernier client, souvent ils regagnent leurs foyers entre 22h00 et 23h00*).

Dans le cadre des stratégies adoptées à l'intérieur même des ménages, le contexte de survie pousse l'époux et l'épouse à travailler tous les deux pour un complément des revenus, comme le témoigne cette dame:

....Quand mon mari n'a pas de travail, c'est moi qui soutiens la famille, car il arrive parfois que mon mari passe 4 jours sans activité. Je ne fais pas de tontine de peur de pénaliser mes enfants au moment de rembourser le montant. Aussi, je suis l'aînée de ma famille et je dois aider les parents qui sont restés au village....(D12)

Souvent, ça s'étend jusqu'aux enfants, qui doivent eux aussi apporter leur contribution dans les revenus du ménage. La survie de la famille devient dans ce cas selon nos analyses, l'affaire collective de tous les membres (grands et petits), où chacun doit mettre en œuvre ses

capacités pour apporter ses maigres revenus afin de joindre les deux bouts de la journée et le jour suivant, l'équation reprend. L'activité devient comme le souligne Daniel Hiernaux-Nicolas (2004), un mode de vie, une façon de survivre. Tout cela montre que le réseau principal constitué par la famille nucléaire demeure le recours le plus solide et le plus mobilisé par tous les ménages. Les enfants en âge de travailler, trouvent souvent un emploi dans les quartiers centraux (*dans les secteurs formels ou informels*), ils font la navette chaque jour entre le centre et la périphérie et apportent une aide considérable aux parents restés dans les quartiers périphériques. D'autres enfants restent dans des activités de proximité et évoluent simplement dans le quartier. Ces personnes précaires nous ont donné leurs avis :

.....Pour construire notre case, j'ai tapé moi-même les briques avec Madame qui s'est occupée d'aller prendre l'eau dans un barrage et moi je tapais les briques avec les enfants et petit à petit nous avons terminé notre case...(P02)

....Tous mes enfants sont dans le quartier. Les enfants les plus grands ont encore l'âge de la scolarité, mais ils n'ont pu continuer leurs études, car ils doivent travailler pour apporter leur contribution d'argent à la maison. Les enfants font des travaux de proximité et ils ont trouvé le travail grâce à des amis et moi j'ai trouvé mon travail grâce à mon mari qui m'a lancée dans le commerce....(P03)

....Seule ma propre famille m'aide pour m'apporter la nourriture en cas de besoin, mais ils ne m'apportent pas d'argent, aussi mon enfant a été malade et ce fut un ami de mon mari et mes parents qui sont venus m'aider.../.....Tous les investissements dans le terrain ont été faits par mes enfants, car après avoir laissé l'école chacun a travaillé pour faire sa propre maison...(P07)

Par ailleurs, au niveau des stratégies internes au sein des ménages, il y a également des entraides qui se développent entre parents et les époux de leurs filles, un actif en témoigne :

.....Quand j'ai des besoins, ma famille ne peut m'aider ...rire...c'est plutôt moi qui aide la famille même les membres de la famille qui sont à Ouagadougou ils ne m'aident pas, par contre ce sont les maris de mes filles qui sont plus grandes et qui sont mariées, ce sont eux qui me viennent en aide en cas de besoin. Pendant que nous vivons ici à Pissy (zone A), une de mes filles est mariée à Dassasgo (zone B) et l'autre fille est mariée dans une autre zone appelée Nioko....(P02)

En faisant un bilan en fonction des effectifs enregistrés dans la zone A, il ressort que 80% de femmes à vélo ont recours au réseau principal de famille contre 68% des hommes à vélo. Quant aux personnes qui se déplacent à pied, nous avons 50% des hommes qui ne

possèdent pas de vélo contre seulement 8% de femmes à pied qui ont recours à ce réseau principal de famille.

En prenant le cas de la zone B, nous avons 60% d'hommes à vélo contre 40% de femmes à vélo qui ont recours à ce réseau, alors que parmi les actifs qui se déplacent à pied, nous avons 64% pour les hommes contre 44% pour les femmes

La comparaison entre les deux zones est faite dans la figure 4.1 ci-dessous dans laquelle se dégage le fait que ce sont les femmes à vélo de la zone A qui ont le plus recours au réseau principal de famille proche.

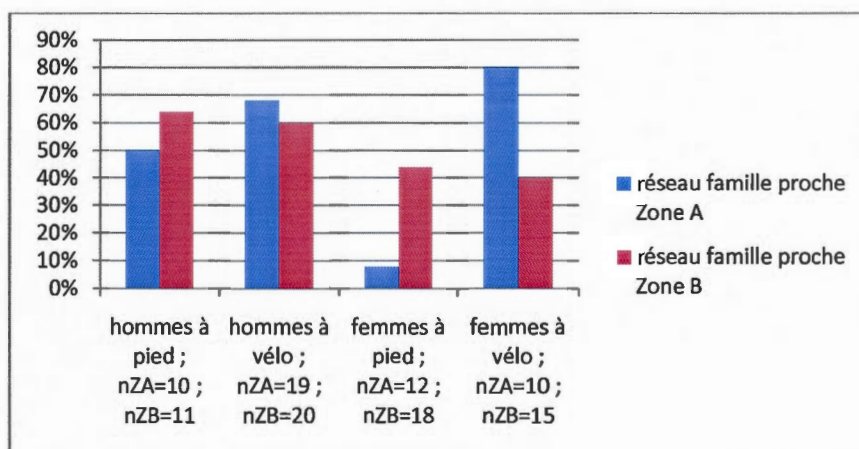


Figure 4.1 Effectifs enregistrés pour réseaux de famille proche Zone A et B (*nZA* = nombre d'actifs de la zone A ; *nZB* = nombre d'actifs de la zone B) *Proposé par l'auteur*

4.2.1.2 Famille élargie

La famille élargie regroupe des parents éloignés comme des cousins, oncles, etc. Il reste évident que le fait de parler la même langue facilite la relation, présente l'avantage de pouvoir se comprendre surtout pour les populations peu scolarisées et favorise ainsi le tissage de plusieurs liens affinitaires, c'est pourquoi plusieurs réseaux d'amis très proches sont constitués en général par des personnes issues du même village ou de même ethnie. En termes d'élargissement de la structure familiale, nous avons retrouvé des personnes dont les ramifications familiales s'étendent jusqu'au Ghana, au Mali, en Côte d'Ivoire et même en Europe. La majorité des populations rencontrées dans nos deux zones d'études sont des nationaux burkinabés. Il est vrai que la famille nucléaire est dominante, mais les relations de parenté plus élargies ont aussi une grande importance (*parfois, il suffit d'être de la même ethnie, de la même tribu ou du même village*) pour bénéficier de l'appui de type familial. Le revers de la médaille est que cette solidarité implique aussi des obligations (*il faut assister les parents membres de ces réseaux qui ont des cérémonies de réjouissance (mariage, baptêmes), ou de deuils (lors du décès d'un des membres ou lors des funérailles)*). Les actifs

qui ont recours au réseau de famille élargie représentent les effectifs suivants pour la zone A : 16% pour les hommes à vélo contre 10% pour les femmes à vélo, et parmi les actifs qui se déplacent à pied, aucun homme de ce groupe n'est enregistré cependant, nous avons 83% de femmes qui y ont recours.

Dans la zone B, nous avons seulement 9% d'hommes à pied qui ont recours au réseau principal de famille élargie. La comparaison entre les deux zones est faite dans la figure 4.2 ci-dessous qui nous montre que les femmes qui se déplacent à pied dans la zone A ont le plus recours au réseau de famille élargie et dont la majorité d'entre elles sont âgées entre 40-55 ans.

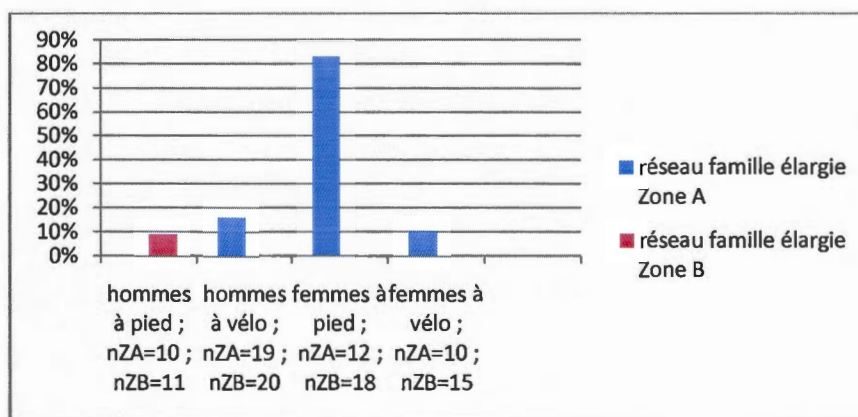


Figure 4.2 Effectifs enregistrés pour réseaux de famille élargie Zone A et B (n_{ZA} = nombre d'actifs de la zone A ; n_{ZB} = nombre d'actifs de la zone B) Proposé par l'auteur

4.2.1.3 Famille de même village

Ce groupe est constitué par les personnes originaires du même village, parmi lesquelles la précarité impose un dispositif d'entraide communautaire qui intervient comme support à la mobilité et à l'amélioration de la qualité de vie des populations pauvres. Ces réseaux sociaux constitués autour des parents originaires du même village interviennent aussi dans l'encadrement des nouveaux arrivants en provenant des villages qui viennent chercher leur bonheur en ville à l'exemple de cet actif :

Ici pour trouver un terrain dans les quartiers périphériques de Pissy (zone A) c'est facile si on vient de même village et ici il y a beaucoup de gens qui viennent de Tanghin Dassouri et de Ouahigouya et ils sont parmi les premiers arrivants dans la zone, mais la majorité des hommes qui arrivent ici connaissent quelqu'un dans la zone. Les derniers arrivants sont originaires de mon village Komki-Ipala. Chaque nouvel arrivant habite d'abord chez un frère ensuite il finit par construire sa propre case...(P01).

Lors de nos rencontres avec les actifs sur le terrain, nous avons retrouvé une traçabilité à partir des origines de plusieurs personnes, qui venaient d'un même village ou d'une même localité/région géographique et voire de la même famille élargie. Cela nous a permis d'identifier des regroupements de personnes qui avaient des liens de parenté. Cela nous a également permis d'identifier des liens affinitaires établis au sein des populations de nos deux zones d'études. Ces réseaux sociaux constitués autour des parents originaires du même village jouent un rôle important pour les nouveaux arrivants dans le quartier comme le témoigne l'actif suivant :

....Pour trouver ce travail comme chauffeur de taxi, ce sont des amis qui m'ont aidé et ils sont des frères de famille élargie et du village qui m'apportent de l'aide et parfois ils me donnent de l'argent....(P08)

En termes d'implantation dans les deux zones d'études, nous avons rencontré par endroits des regroupements bien spatialisés qui constituent des assemblages identitaires d'originaires de même village ou de même ethnie. A cet effet, il nous est arrivé de trouver que des membres d'une même famille vivent à proximité (*enfants, parents proches ou simplement de même village, grands-parents, coreligionnaires, etc..*). Cependant, d'autres ont atterri là dans la zone, suite à un concours de circonstances, parce qu'ils ont simplement trouvé l'opportunité d'y construire un pied à terre⁹⁴, la zone périphérique reste finalement le point de chute pour ces populations qui sont venues soit des quartiers centraux à l'issue d'un déguerpissement, soit d'une migration entre le village et la capitale. D'autres y parviennent pour y rejoindre un parent qui s'y est installé depuis quelques années. Plusieurs sont des nouveaux arrivants qui ont trouvé une parcelle par le canal des réseaux sociaux et les parcelles sont achetées chez le chef des terres qui est généralement membre de la famille du chef coutumier.

L'analyse du réseau de famille de même village est présentée dans la figure 4.3 ci-dessous et nous donne des effectifs de 1/10 soit 10% de femmes à vélo contre 1/19 soit 5% pour les hommes à vélo de la zone A. Dans le cas de la zone B, personne de notre échantillonnage ne fait recours à ce réseau de famille de même village. *La comparaison des deux zones montre également un effectif plus élevé pour la zone A avec une prédominance pour les femmes à vélo dont la majorité est âgée entre 40-55 ans.*

⁹⁴ Un pied à terre signifie communément une bâtisse ou une habitation précaire dans les zones non loties de Ouagadougou.

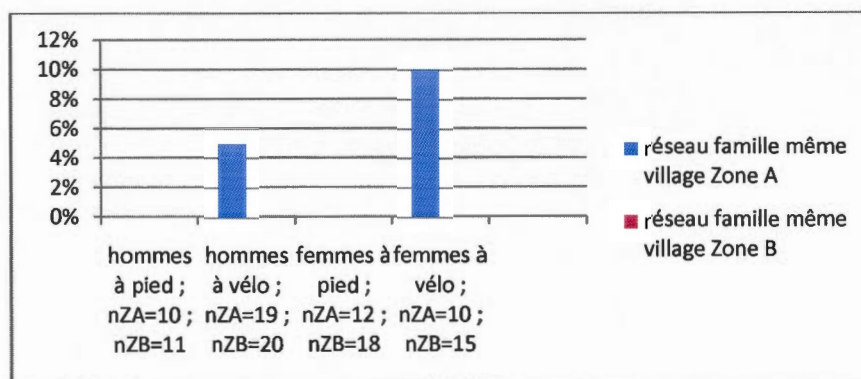


Figure 4.3 Effectifs enregistrés pour réseaux de famille de même village Zone A et B (n_{ZA} = nombre d'actifs de la zone A ; n_{ZB} = nombre d'actifs de la zone B) *Proposé par l'auteur*

4.2.1.4 Ethnique ou tribal

Ces réseaux sont des facilitateurs de relations fonctionnelles à cause de l'affinité linguistique, souvent combinée à la région ou au village d'origine et dans ces réseaux de famille, l'affinité linguistique joue aussi un rôle considérable. Nous avons rencontré des personnes qui ne viennent pas forcément du même village, mais qui parlent simplement la même langue, ils sont donc du même groupe ethnique et de ce fait, il s'établit entre eux de fortes affinités et un rapprochement qui facilite d'apporter une aide quand cela est nécessaire.

Ce réseau affinitaire de type ethnique est rattaché à la parenté et est également un facteur d'intégration des nouveaux arrivants dans le quartier et demeure très actif dans le soutien pour trouver du travail. L'ethnie constitue un lien important d'appartenance selon la coutume du village et ne se limite pas seulement au quartier (*ou à nos zones d'études*), les populations de même ethnie peuvent se retrouver dans l'espace urbain, à travers le pays et même à l'extérieur des limites nationales (*plusieurs actifs nous ont mentionné que des membres de leur ethnie étaient en Côte d'Ivoire et même en Europe et quand ils se retrouvent là-bas, c'est une famille*). Il ressort de nos analyses que les précaires se soutiennent entre eux plus rapidement quand la personne en face est du même groupe ethnique et parle la même langue ou vient de la même région géographique.

4.2.2 Réseaux d'amis et voisinages très proches

L'actif précaire qui élargit et diversifie ses réseaux développe ainsi des relations avec des amis et des voisins, sortant ainsi de l'autarcie⁹⁵ et d'une vie centrée uniquement sur le réseau principal familial. Il est donc plus que nécessaire de développer le réflexe réseau pour sortir de la précarité en bénéficiant des apports des différents réseaux existants. Par ailleurs,

⁹⁵ Par autarcie, nous entendons la vie solitaire tournée sur soi-même.

il ressort de nos analyses que l'espace des quartiers périphériques n'a pas à lui seul un pouvoir organisateur entre les actifs précaires qui y demeurent, mais il est cependant possible que la proximité spatiale issue du cadre bâti puisse favoriser des liens communautaires forts et intenses. A cet effet, il arrive que les réseaux d'amis ou de voisinage produisent des liens aussi forts que ceux issus des réseaux de famille. Certains liens peuvent être simplement de type moderne (*voisinage, association, groupement politique*). Il peut s'agir d'amis d'enfance, de collègues de travail ou simplement de relations de voisinage avec des liens faibles. A travers ces réseaux, des relations d'entraide peuvent s'établir sur le long terme. Les réseaux primaires basés sur le voisinage sont consolidés soit par la proximité spatiale (*à l'exemple des liens de voisinage ou de compagnonnage de travail*), soit par les liens d'affinités qui ont pu s'installer depuis de longues dates entre des anciens amis d'enfance. Marie-Claude Guédon (1984) souligne que ces réseaux primaires sont des regroupements souples, établis selon des affinités sur une base affective plutôt que fonctionnelle. Ils sont interactifs, circonstanciés, dynamiques et fluides dans le temps. Cependant, Lemieux (2002) considère que ces réseaux sont plus centrés sur la relation que sur le contenu, quelques actifs nous en témoignent:

.....A chaque fois que j'ai trouvé du travail, ce sont les amis, les voisins et la famille qui m'ont aidé et j'ai travaillé parfois à 15 voire 20 km de mon lieu d'habitation....(P01)

...Pour aller au centre-ville comme je n'ai pas de vélo je prends le vélo de mon ami ...

Il y a une fois que mon enfant était malade, comme ma famille n'habite pas à côté de moi, ce sont les voisins qui m'ont apporté de l'aide, ils m'ont donné de l'argent pour payer les médicaments...(P06)

Il faut reconnaître que les stratégies issues de réseau hors famille peuvent concerner les solidarités de voisinage, d'origine régionale, ethnique, professionnelle ou politique. Nous avons fait une distinction entre les réseaux d'amis et voisinages très proches qui sont à notre avis différents des réseaux d'amis et voisinage éloignés. Selon Reginensi (2002), le cercle plus éloigné peut être sollicité pour des prêts remboursables ou pour d'autres services gratuits suivant le cas. Le dynamisme des réseaux sociaux repose particulièrement sur une pluralité d'actifs précaires qui, en favorisant une plus grande synergie et une plus étroite collaboration entre eux, apporte chacun sa contribution selon son secteur d'activité, et de l'ensemble de ces contributions dépend la capacité des ressources disponibles au sein des réseaux sociaux.

Cette richesse des réseaux sociaux est donc étroitement liée à la richesse des individus. Il importe dès lors de faire évoluer le sentiment d'appartenance et le sens d'une plus forte solidarité au sein de cette communauté qui vit dans les quartiers périphériques de Ouagadougou. Un contact authentique se reconnaît aisément par les caractéristiques ci-après :

un bon contact est immédiat, il implique une conscience de la vision à long terme de l'apport réciproque des différents acteurs. Par ailleurs, un bon contact est global en ce sens qu'il mobilise les sens, le cœur et l'intellect. C'est pourquoi un bon contact est éminemment personnel et concret. Qu'il soit positif ou négatif, il est énergisant. Il suscite l'intérêt et permet de créer des relations plus vivantes et plus animées au sein des actifs précaires, parmi lesquels, il ressort que plusieurs sont très réservés quand il faut recourir aux apports des réseaux d'amis et de voisinage, comme le soulignent les actifs suivants :

....Je ne pars pas demander le vélo chez les voisins pour qu'on ne dise pas qu'après la mort de mon mari je vais demander des choses aux voisins....(P07)

....Avant de venir dans le quartier, j'ai habité chez un ami gratuitement pendant 1 an. Je ne demande pas de vélo chez mes voisins pour éviter de les déprogrammer, car ils ont eux aussi leurs programmes d'activités....(D01)

....Je ne demande pas souvent l'aide des voisins je préfère me débrouiller seule je veux être indépendante...D016

Quoique les réseaux de relations interpersonnelles, servent de ciment communautaire dans les quartiers périphériques de Ouagadougou parce que les populations partagent souvent de mêmes espaces de vie, il arrive tout de même que certains actifs aient tenté de bénéficier des ressources de ces réseaux de voisinage, mais n'ont pas eu forcément gain de cause, cela montre qu'il faut entretenir ces réseaux d'amis et de voisinage pour qu'ils soient activés le moment venu, comme nous pouvons le constater dans le témoignage de l'actif suivant :

....Parfois je demande le vélo des voisins ils refusent, car ils me disent qu'ils ont eux aussi leurs activités à faire...(D12)

4.2.2.1 Ami d'enfance

Certains liens d'amitié peuvent s'étendre de façon durable dans le temps. En effet, ces réseaux d'amis participent également à la mobilité des populations précaires soit en remorquant un ami ou en lui prêtant le moyen de déplacement, ou encore en lui donnant gracieusement la somme nécessaire pour prendre un taxi ou un bus. Ce type d'aide est remarqué surtout chez les élèves ou chez des anciens collègues. Durant les interviews, des parents d'élèves nous ont affirmé que les amis de leurs enfants les aidaient en les remorquant chaque fois qu'ils allaient à l'école ou quand ils rentraient de l'école et ceci pendant toute l'année scolaire. De cette façon, les élèves les plus pauvres des quartiers périphériques arrivent à se rendre aux cours avec l'aide de leurs collègues dont les parents ont de meilleurs revenus. On retrouve aussi ce type d'aide parmi des actifs qui sont des anciens collègues

d'écoles dont l'un serait dépourvu de moyen de déplacement et ce type d'aide peut s'étaler beaucoup plus longtemps. Un actif nous en parle :

J'ai travaillé chez un monsieur et c'est un ami qui m'a aidé à trouver ce travail. La famille ne m'aide pas par contre. Aussi, j'ai un orphelin que j'ai pris de mon village et dont je m'occupe, il s'agit d'un enfant qui a perdu son père qui fut un ami pour moi de longue date et cet enfant est orphelin et je le garde chez moi comme mon enfant ; par ailleurs, j'ai ma mère au village c'est moi qui la garde, ça me fait des charges....(P05)

L'apport des réseaux d'amis est aussi consistant que celui des réseaux de famille et le niveau de confiance reste une base importante dans ce réseau. Dans ce cadre, nous avons rencontré un commerçant dans la zone A qui nous a expliqué qu'il n'a pas eu assez de capitaux pour démarrer sa boutique dans le quartier, il a pu bénéficier du soutien d'un ami qui est lui aussi commerçant proche des quartiers centraux et qui a plus de moyens. Ce dernier lui remet de la marchandise à crédit qu'il prend de sa boutique et remet à celui qui est dans le quartier périphérique de la zone A. Après la vente, ce dernier garde sa part de bénéfice et ramène le prix de revient des marchandises qu'il a reçues à son ami et les deux fonctionnent ainsi depuis déjà 2 ans et ça marche nous a-t-il confirmé. Chaque matin, durant nos enquêtes sur le terrain, nous avons vu ce commerçant quitter la zone A avec son vélo pour aller prendre la marchandise et verser le montant qu'il doit à son ami. Comme le mentionne André Demers (1999, p. 314), l'ami est en quelque sorte la bougie d'allumage d'une « relation » avantageuse avec des personnes-clés. L'ami est souvent en fin de compte une personne qui ne compte pas son temps pour entraider, il représente dans le réseau social une charnière dans plusieurs secteurs comme l'hébergement, le soutien dans la mobilité, les visites et même le soutien financier.

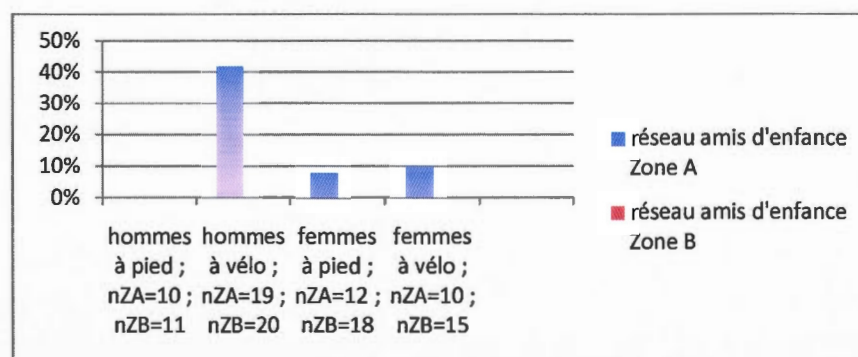


Figure 4.4 Effectifs enregistrés pour réseaux des amis d'enfance ou amis de la famille Zone A et B (nZA = nombre d'actifs de la zone A ; nZB = nombre d'actifs de la zone B) Proposé par l'auteur

Le recours au réseau d'amis d'enfance ou amis de famille est adopté uniquement en zone A en comparaison avec la zone B selon notre échantillonnage (voir sur la figure 4.4 ci-

dessus), avec des effectifs de 8/19 soit 42% pour les hommes à vélo, 1/10 soit 10% pour les femmes à vélo et 1/12 soit 8% pour les femmes qui se déplacent à pied, dont la majorité sont de la tranche d'âge de 40-55 ans.

4.2.2.2 Collègue ou compagnonnage de travail

Ce groupe est constitué par des collègues ou des compagnons de travail et est assimilé aux relations professionnelles. Ce réseau est parmi les moins influencés par l'ethnie et la langue comme le sont aussi les réseaux de voisinage, de coreligionnaires et d'amis (*on ne choisit pas forcément ses voisins ni ses amis selon les liens ethniques*). Il ressort qu'on peut s'attacher par des liens d'amitié durable sans pour autant être de même ethnie ou parler la même langue. Les membres du réseau de compagnonnage ou collègues de travail, se font des relations à partir de leur lieu d'emploi.

Granovetter considère que ceux qui réussissent mieux utilisent plus les liens professionnels qui ont un caractère de lien faible et moins dense que ceux familiaux (liens forts). A cet effet, les liens issus des réseaux de compagnonnage de travail sont moins contraignants avec plus de liberté et nous considérons qu'un emploi signifie donc une diversification de réseaux de relations et par là, une incitation supplémentaire à des activités de sociabilité.

Plusieurs actifs ont appris leur métier dans le tas en moyennant une formation régulière. Très peu ont reçu une formation professionnelle (en moyenne 1,5% de notre échantillonnage a été formé, c'est le cas de ceux qui exercent dans le tissage ou bien comme tailleur). La grande majorité de nos actifs (soit en moyenne 96,4%) a soit été apprenti, c'est-à-dire qu'ils ont appris leur travail sur le tas directement en l'exerçant. Il s'agit d'un apprentissage par autoformation. Ce résultat ne doit pas nous surprendre. Quelle formation professionnelle doit-on suivre pour être charretier, gardien de véhicule ou commerçant ?

En croisant dans notre analyse les populations des deux zones d'études selon leurs activités, de légères particularités apparaissent cependant au niveau de la population de la zone A dont la typologie des emplois montre l'existence d'un milieu artisan, à l'exemple du tissage et d'autres professions qu'on ne retrouve pas dans la zone B comme charretier et technicien de surface (nettoyage de bureaux). La forte proximité de la zone A par rapport aux quartiers centraux doit avoir favorisé l'éclosion d'un secteur artisanal plus facilement que dans la zone B qui est fortement marquée par une population qui est en majorité issue du milieu rural, mais il y a quand même quelques actifs qui exercent des métiers de gardiens, de boys et commerçants. On s'aperçoit par ailleurs qu'il existe une sorte d'hérédité de l'activité professionnelle particulièrement nette chez les artisans et les petites activités de service (à

l'exemple des tailleurs et coiffeurs). Les parents actifs précaires de la zone A veulent qu'au moins quelques-uns parmi leurs enfants puissent exercer dans le même métier qu'eux.

Les relations d'affinité professionnelle ont une durée considérable et ce réseau est une source de soutien pour des actifs précaires. Une dame veuve de la zone B nous expliquait qu'après le décès de son mari, c'est son collègue de travail qui lui a acheté un vélo pour se déplacer puisqu'elle était à pied et avait des difficultés dans sa mobilité. Les liens faibles issus des réseaux de compagnonnage de travail peuvent donc être d'une grande utilité, puisqu'ils permettent de faire aboutir plusieurs démarches dans le domaine de la mobilité des actifs précaires à Ouagadougou. Pour trouver du travail, nous avons constaté que les collègues entre eux se donnent des informations sur la disponibilité des meilleures offres d'emplois surtout pour aider ceux qui sont au chômage afin qu'ils puissent saisir les opportunités qui se présentent.

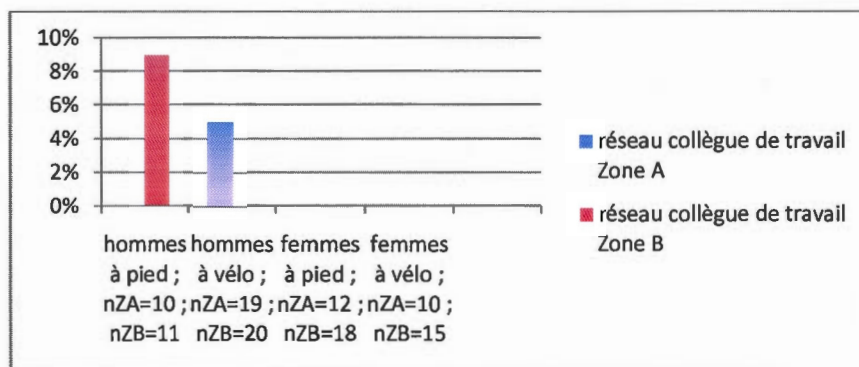


Figure 4.5 Effectifs enregistrés pour réseaux des collègues ou de compagnonnage de travail Zone A et B (nZA = nombre d'actifs de la zone A ; nZB = nombre d'actifs de la zone B) *Proposé par l'auteur*

Le recours au réseau de compagnonnage de travail est faiblement représentatif avec des effectifs de 1/19 soit 5% d'hommes à vélo de la zone A et 1/11 soit 9% d'hommes qui se déplacent à pied dans la zone B comme cela ressort dans la figure 4.5 ci-dessus.

4.2.2.3 Voisin très proche

Ce réseau est constitué de voisins très proches à l'intérieur du quartier ou dans un quartier très proche. Nos analyses mettent en évidence la nécessité de différencier les réseaux sociaux auxquels un actif s'engage. A cet effet, nous distinguons les réseaux sociaux internes et externes au quartier et particulièrement au niveau des voisins très proches. Nous considérons qu'il est important de répertorier et gérer efficacement ces réseaux relationnels qui sont en fin de compte diversifiés et complémentaires et les actifs doivent s'adapter et développer des habiletés relationnelles. Cela est d'autant plus important que plusieurs actifs précaires ne savent pas tirer profit de l'ensemble de ces réseaux sociaux qui

sont à leur proximité, cela signifie d'investir temps et argent. C'est un investissement qui rapporte ! Voilà pourquoi il vaut mieux cibler adéquatement les relations à renforcer dans le quartier d'habitation, s'agit-il d'hommes ou de femmes ? Quel âge ont-ils ? Quelle est leur profession, leur statut civil ? Où habitent-ils, quels sont leurs passe-temps ? Ont-ils des enfants ? Quels endroits fréquentent-ils ? De quelles associations font-ils partie ? Et très vite, un fil conducteur se précisera.

Quand un nouveau venu arrive dans les quartiers périphériques, le voisin est en général le premier à lui manifester son hospitalité. Il est celui chez qui on peut déposer son enfant pour aller faire rapidement une course, à cet effet il est la première source de dépannage. Il est le premier vers qui on court si la maison prend feu⁹⁶. La proximité résidentielle favorise l'entraide de proximité entre résidents d'une même concession ou d'un même quartier parce que leurs relations prennent beaucoup plus le caractère d'amitié qu'une simple proximité spatiale. L'apport de ce réseau est surtout constitué par : la fréquence des visites quand un membre de la famille voisine est malade ou affecté par un malheur quelconque, apport de nourriture ou de médicaments, prêt d'un vélo.

Les soutiens financiers sont rares dans les réseaux de voisinage, à cause de la précarité dans laquelle vivent les différents ménages, c'est aussi dans les habitudes des populations précaires à la différence des réseaux de solidarité familiale. Les voisins préfèrent apporter spontanément leurs aides matérielles ou bien en prêtant leurs moyens de déplacement de façon ponctuelle, ou encore en remorquant le voisin qui est dans le besoin pour le déposer à l'endroit de destination où il désire se rendre ; parfois aussi on peut l'y rapprocher, mais dans les réseaux de voisinage, on donne très rarement de l'argent pour le taxi ou le bus. Une personne peut emprunter le moyen de transport de son voisin pour une course (*par exemple aller rapidement au marché*), pour aller au lieu de travail ou même pour rendre visite (*à des amis ou aux parents*). Cela est possible lorsque le voisin en question, propriétaire du vélo ou de la moto n'a pas un projet de déplacement en vue dans l'immédiat. Si ces deux personnes ont des lieux d'emploi non éloignés ou s'ils empruntent chaque matin le même chemin, cette forme d'aide peut se poursuivre jusqu'à ce que la personne nécessiteuse se procure un moyen de déplacement.

Le côté négatif que peuvent procurer les relations de voisinage est surtout le côté envahissant dans la mesure où un voisin garde chaque jour les yeux fixés sur la maison d'en face et peut y venir à chaque instant soit pour parler soit pour demander des services et souvent même les enfants passent toute la journée chez le voisin. Il ressort de nos analyses que tant que les voisins se respectent et créent les conditions d'un climat d'entente

⁹⁶ Dans notre contexte le terme « prendre feu » a un sens plus large. Par exemple en cas de conflit entre mari et femme, cette dernière fuit et trouve refuge chez le voisin et ce dernier a l'obligation de la protéger jusqu'à ce que les choses se calment et va ensuite jouer le rôle de réconciliateur auprès de l'époux. Par ailleurs dans un contexte réel d'incendie, le voisin est le premier qui vient vous aider à éteindre le feu qui brûle.

harmonieuse, les relations de voisinage deviennent dans ce cas durables et constituent des liens forts. Dans le cas des réseaux de voisinage très proche, les effectifs de la zone A sont : 4/10 soit 40% de femmes à vélo contre 3/19 soit 16% d'hommes à vélo et 5/10 soit 50% parmi les hommes qui se déplacent à pied contre 4/12 soit 33% de femmes qui marchent (voir sur la figure 4.6 ci-dessous).

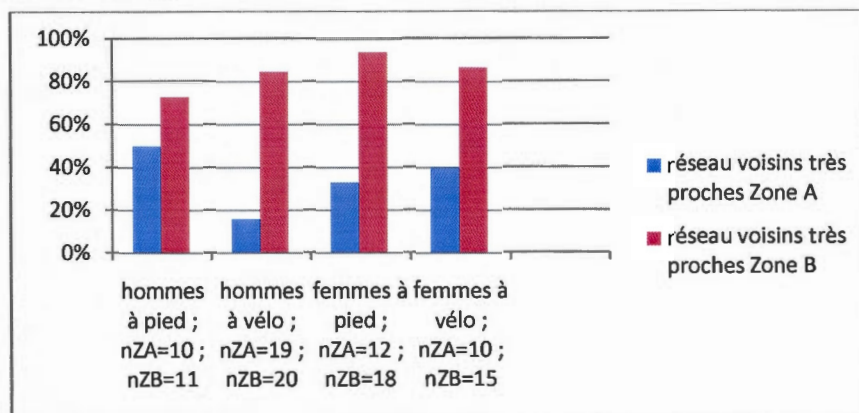


Figure 4.6 Effectifs qui ont recours aux réseaux des voisins très proches Zone A et B (n_{ZA} = nombre d'actifs de la zone A ; n_{ZB} = nombre d'actifs de la zone B) *Proposé par l'auteur*

Les effectifs de la zone B sont largement représentatifs pour ces réseaux de voisinage très proche et sont de : 17/20 soit 85% chez les hommes à vélo dont la majorité sont âgés entre 40-55 ans, contre 13/15 soit 87% de femmes à vélo. Pour le cas des actifs qui se déplacent à pied, nous avons 17/18 soit 94% de femmes dont la majorité est âgée entre 40-55 ans contre 8/11 soit 73% d'hommes qui se déplacent à pied et qui font recours à cette stratégie. *Il ressort de nos analyses que la zone B est celle où le recours aux réseaux de voisins très proches est le plus utilisé avec un effectif prédominant pour les personnes qui se déplacent à pied. Ce réseau peut être localisé à l'intérieur du quartier ou dans un quartier très proche.*

4.3 Le réseau secondaire

Cette section est essentiellement centrée sur le point 4.3.1 qui traite des réseaux d'amis et voisinages éloignés.

4.3.1 Réseaux d'amis et voisinages éloignés

Dans le réseau de type secondaire constitué par des amis et voisinages éloignés, nous considérons qu'un ami reste un maillon de la chaîne relationnelle auprès de qui l'on peut demander des services et ce réseau est plus ou moins associé à une relation de fraternité. Les interventions dans ce réseau sont ponctuelles, mais peuvent aussi s'intensifier avec le temps. C'est-à-dire qu'une amitié éloignée (*lien faible*) peut devenir plus étroite (*lien fort*) avec le temps et selon les circonstances. Un ami est donc plus qu'une connaissance qui est établie dans les lieux de fréquentation.

4.3.1.1 Ami éloigné

Il s'agit des amitiés limitées de type « réseaux de clientèle » et certains actifs accèdent aux ressources de ces réseaux tels que ceux qui exercent dans le commerce. Une femme qui exerce dans la coiffure témoigne :

....Je travaille comme coiffeuse et les femmes qui viennent se faire tresser ne sont pas forcément des amies proches, mais quand elles viennent et me voient dans la souffrance elles me laissent des aliments à préparer pour ma famille pour aider mes enfants....(P10)

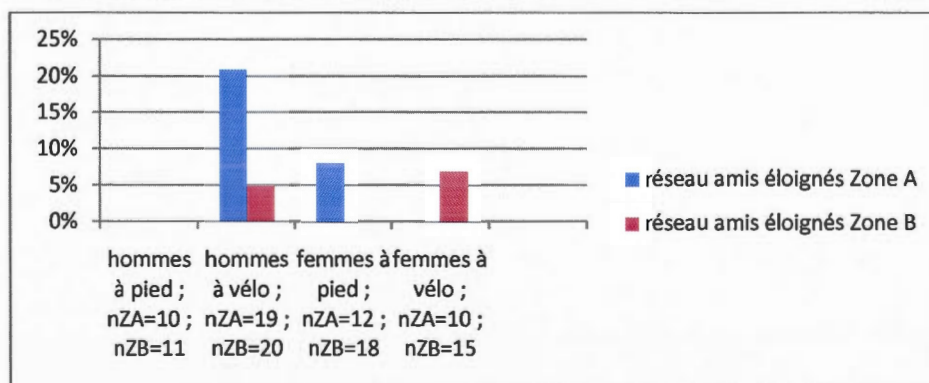


Figure 4.7 Effectifs enregistrés pour réseaux des amis éloignés et réseaux de clients Zone A et B (n_{ZA} = nombre d'actifs de la zone A ; n_{ZB} = nombre d'actifs de la zone B) Proposé par l'auteur

L'analyse du recours aux réseaux d'amis éloignés ou réseaux de clients est présentée dans la figure 4.7 ci-dessus et nous donne pour la zone A des effectifs de 4/19 soit 21% pour les hommes à vélo. Ces actifs sont représentés par 2 personnes âgées entre 40-55 ans et 2 autres âgées de plus de 55 ans, et 1/12 soit 8% parmi les femmes qui se déplacent à pied.

Dans le cas de la zone B, nous avons seulement 1/20 soit 5% d'hommes à vélo et 1/15 soit 7% de femmes à vélo qui font recours à ces réseaux d'amis éloignés et réseaux de clients. *Les effectifs les plus représentatifs pour notre échantillonnage se retrouvent dans la zone A.*

4.3.1.2 Voisin de quartier vivant dans la même concession

Ce réseau est constitué par des voisins avec lesquels les affinités sont fortement limitées et rentre dans le cadre du soutien qui est apporté par les réseaux d'amis et de voisinage éloigné⁹⁷ et qui va s'étendre généralement sur une période relativement courte de quelques mois ou de moins d'une année, car ces aides sont spontanées et répondent à un cas d'urgence ou de force majeure. C'est-à-dire qu'une personne peut emprunter le moyen de déplacement d'un ami ou d'un voisin juste pour un temps (*moins d'une journée*). Quand il s'agit de se faire remorquer, c'est surtout lorsque le moyen de déplacement qu'on possède est en panne et on peut le faire une fois en passant. Le champ des relations de voisinage a besoin d'être cultivé, mais il arrive que certains actifs restent enfermés sur eux-mêmes comme le témoigne cet actif :

C'est un peu difficile d'aller demander de l'argent à un voisin, car lui aussi il n'a pas, chacun doit se débrouiller et comme je ne connais pas bien mon voisin, je ne peux pas aller lui demander. On ne demande pas à n'importe qui. Parfois, je pars demander à un parent qui va te dire aussi qu'il n'a rien à me donner...(P01)

Les effectifs enregistrés dans le cadre de ces réseaux de voisinage sont très faibles et se limite à 5% parmi les hommes à vélo dans la zone A.

⁹⁷ Par réseaux d'amis et de voisinage éloignés, nous entendons un éloignement pas seulement géographique, nous faisons référence à l'épaisseur des relations qui existent entre les personnes concernées. Cela veut dire qu'on demeure très proche géographiquement parlant mais être éloigné du point de vue relationnel.

4.4 Les réseaux accessoires.

Dans les quartiers périphériques de Ouagadougou, il y a deux grandes mouvances institutionnelles : la mouvance politique de l'administration centrale ou locale et celle issue de la chefferie traditionnelle. Dans ce cadre, il y a des imbrications entre les actifs précaires et les réseaux institutionnels par l'État, les collectivités locales et la chefferie traditionnelle. En dehors de ces réseaux, les actifs précaires tissent également diverses relations avec les réseaux associatifs et de coreligionnaires et avec les réseaux issus des lieux de fréquentation et des places publiques. Au sein de ces différents réseaux dits accessoires, il y a des intérêts différenciés, des transactions complexes, des rapports de pouvoir, des négociations que nous tentons de comprendre. Ces réseaux sont constitués en majorité par des liens faibles. Le pouvoir de ces réseaux accessoires repose particulièrement dans le cadre informationnel et sur les sphères d'influence dites de pouvoir (politique et économique). Le fait de connaître une personne dans ces réseaux peut faciliter d'ouvrir une porte qui était inaccessible ou d'avoir une information privilégiée ou même de faire avancer un dossier qui traînait dans un secteur donné, par exemple se voir gratifier d'avantages fonciers ou professionnels par rapport à d'autres. Les entraides dans ces réseaux sont souvent monnayables pour bénéficier constamment des avantages qui en résultent. L'entretien de ces réseaux a un prix qui consiste à offrir son temps et des cadeaux, mais aussi de militer en faveur d'un responsable politique. Cette section est structurée de la manière suivante : 4.4.1 Réseaux institutionnels, 4.4.2 Réseaux issus des lieux de fréquentation et des places publiques, 4.4.3 Réseaux associatifs et groupes de solidarité et 4.4.4 Les réseaux de coreligionnaires.

4.4.1 Réseaux institutionnels

Avec la croissance urbaine de la ville de Ouagadougou, les relations sociales à travers les multiples réseaux deviennent à la fois complexes, et plus diversifiées. Par ailleurs dans le contexte socio-économique des quartiers périphériques où les ressources sont rares, la détention de la bonne information est déterminante et ces informations circulent d'un actif à un autre de bouche à oreille à travers les réseaux de connaissances. Tout cela montre que les quartiers périphériques ne sont pas forcément de gros villages, mais des portions d'un univers structuré et défini par rapport à la centralité⁹⁸. Dans ce contexte, toute personne qui dispose d'une position avantageuse va tout faire pour l'exploiter. Demers (1999) ajoute que l'entraide est celle qui se confine au réseau étroit des amis, des collègues et des groupes de thé. Cela

⁹⁸Le contexte des quartiers périphériques de Ouagadougou est imposé par rapport à la centralité des quartiers centraux et par rapport à la diversité ethnique des occupants.

est aussi vrai dans les réseaux logés dans les institutions de l'État, là où le clientélisme est toujours actif.

Dans ce débat, Granovetter (1973) ajoute la notion de « *pouvoir des réseaux sociaux* ». Selon lui, dire que le capital social d'un individu est proportionnel au nombre de ses relations semble être insuffisant, il est cependant important de voir si ces relations ont du pouvoir, d'où l'intérêt pour nous de s'y intéresser. Moins une personne a de contacts indirects, plus elle sera enfermée en termes de connaissance du monde, dans son propre cercle d'amis, isolé de la connaissance du monde extérieur à ce cercle. Notre analyse concernant les réseaux institutionnels dans les quartiers périphériques de Ouagadougou reste centrée sur le fait qu'une grande partie de l'entraide se confine à travers ces différents réseaux sociaux, qui sont définis par Granovetter, comme étant des systèmes de liens qui permettent à des acteurs de s'inscrire dans une dynamique sociospatiale de relations, avec d'autres acteurs représentant des personnes ou des organismes, et dans des processus sociaux de relations plus diffus aux institutions. Ce sont des lieux d'investissement dans les relations sociales à significations multiples. Ils permettent la connexion de ressources matérielles, financières, humaines, informationnelles, dans la réalisation de buts communs.

Le contexte d'intervention des acteurs institutionnels ou étatiques, et des agents sociaux exige la concertation territoriale, à cet effet les réseaux institutionnels ont des représentants dans les quartiers périphériques qui servent d'informateurs et d'agents de liaison avec les organes du pouvoir. Par ailleurs, ce contexte s'organise selon Major par la reconnaissance du statut et du rôle des intervenants, par exemple la mission attribuée aux agents administratifs, aux associations diverses (*syndicats, ONG, associations de consommateurs, partis politiques, etc.*) et par la régulation sociale, pour laquelle, on peut le considérer comme étant un système d'action organisé au sens de Friedberg (1993, p.15). Dans ce groupe d'acteurs institutionnel, nous avons aussi les agents sociaux définis selon Grafmeyer (1994), comme étant des intervenants individuels qui agissent sur le territoire. Il peut s'agir d'un promoteur immobilier ou d'une entreprise, d'un propriétaire foncier, d'un chef de terre ou d'un chef de village, qui adopte une conduite qui va l'amener à intervenir de près ou de loin dans les enjeux territoriaux (*exemple dans l'amélioration des conditions de vie des populations ou dans le cadre de la mobilité urbaine conformément aux règlements en vigueur*).

Il est souvent nécessaire de connaître quelqu'un dans une administration pour y trouver la solution dans une démarche administrative, ou d'avoir une référence pour trouver un emploi dans une entreprise. Les réseaux institutionnels permettent d'avoir gain de cause dans divers domaines de la société et permettent aux actifs précaires de trouver une solution plus rapidement que d'autres dans une période de pénurie (*exemple lors des inondations du 1^{er} septembre 2009 à Ouagadougou*), il suffit d'être identifié et ensuite de se brancher aux bonnes personnes ressources qui sont membres du réseau et la solution est trouvée pour bénéficier

d'un titre foncier dans les zones de relogement. André Demers (1999, p. 318) souligne que pour tirer partie de la pénurie, les mieux placés brancheront leurs réseaux informels aux nœuds de relations personnelles qui détiennent les moyens, les personnes ressources logées au sein de l'administration qui informent, influencent ou décident. Il en résulte un certain nombre de conséquences qui ne sont pas souvent très bien perçues par ceux qui ne peuvent se connecter à ces réseaux, à cause des inégalités d'accès, des manipulations et des exclusions qui en résultent. En général, ceux qui n'ont pas de contact avec les personnes ressources dans les réseaux institutionnels paient plus cher certains services que ceux qui en possèdent.

4.4.1.1 Autorité coutumière

Ces réseaux sont inscrits dans la mouvance de l'autorité coutumière et demeurent fortement liés à la chefferie traditionnelle qui a à sa tête le Mooro Naaba (*chef coutumier traditionnel considéré Roi des Moosi*). Ces réseaux ne sont pas enracinés sur les enjeux politiques, mais plutôt sur la chefferie traditionnelle et jouent un rôle consultatif considérable dans les décisions à prendre dans les quartiers périphériques de Ouagadougou où les populations précaires en cherchent les faveurs. Les valeurs en termes d'entraide par rapport à ces réseaux sont déterminées par des jeux d'influence au sein de la communauté et les populations offrent souvent des présents au chef coutumier pour entretenir les bonnes relations, par exemple à l'occasion des festivités qui ont lieu dans chaque ménage⁹⁹.

L'autorité coutumière regroupe la chefferie traditionnelle et des personnes désignées par l'autorité étatique pour superviser l'évolution des activités dans les quartiers périphériques. On retrouve aussi dans ce groupe les autochtones des lieux.

L'ensemble des histoires de vie des populations précaires rencontrées nous a permis de comprendre les pratiques sociales et d'expliquer la manière dont ces réseaux se mettent en place. Cette approche biographique est dans une certaine mesure, la reconstitution de l'histoire individuelle et voire collective du quartier à cause des imbrications et des interdépendances qui se créent à travers ces réseaux sociaux qui naissent. Au-delà du prêt d'un vélo, l'apport au sein de la population peut aussi simplement se baser sur des conseils qu'un aîné donne à un nouveau venu dans le quartier ou des conseils d'un sage ¹⁰⁰ à quelqu'un qui manque de maturité ou à un ménage en instance de divorce. Toutes ces formes de solidarité constituent

⁹⁹ Lors des cérémonies de mariage, le Chef coutumier reçoit une partie de la dot offerte par le fiancé sous forme de colas, du sel ou des poulets, quelques pièces d'argent lui sont remises à titre symbolique.

¹⁰⁰ Un sage est un vieux ou une autorité coutumière, qui par son expérience ou par l'autorité qui lui est conférée, peut soutenir par des conseils une personne ou un ménage qui est en difficulté. La notion d'expérience est importante au sein des réseaux sociaux, où les plus expérimentés peuvent soutenir les plus faibles par des conseils et directives pour les aider à régler un différend ou de sortir de la précarité.

l'expression multiforme des appuis qui sont accordés aussi bien aux anciens occupants qu'aux nouveaux arrivants dans les quartiers périphériques.

4.4.1.2 Chef de village

La notion de chef de village est en lien avec les villages urbains situés dans les quartiers périphériques de Ouagadougou. On les appelle aussi des chefs de quartiers ou chefs de secteurs selon l'échelle administrative. Ces réseaux sont inscrits dans la mouvance de l'autorité coutumière. Dans la zone A appelée aussi le village Zongo, de son origine dont le chef est âgé de 74 ans. Il est l'aîné de la famille et a pu nous raconter l'histoire de cet ancien village dont le nom initial est Cissé¹⁰¹. Comme les parents sont tous morts, eux les enfants sont restés à garder cette terre ancestrale et comme c'est lui l'aîné, il prend la tête du village et de toute la famille. A Cissé il y a un groupe de femmes qui font du savon traditionnel liquide, du soubala¹⁰². Quant aux hommes ils font l'agriculture, l'élevage si ce n'est pas que les gens sont venus les trouver, c'était la forêt seulement et de vastes champs vides qui sont maintenant occupés par les nouveaux arrivants. Le chef de village nous donne son récit :

Pour comprendre comment est organisée la chefferie, le grand chef traditionnel est à Zongo à quelques kilomètres d'ici et c'est lui qui commande toute la zone A de Pissy et ce grand chef traditionnel supervise les zones de Goughin et de Cissé. Moi je suis ici en qualité de chef du village de Cissé, et je représente le grand chef traditionnel de Zongo à qui je dois transmettre toutes les informations sur le fonctionnement du village et nous prenons ensemble les décisions nécessaires. Je ne travaille pas pour le gouvernement, mais juste avec la chefferie traditionnelle et notre grand chef et le Mooro Naaba qui est le chef coutumier roi des Moosis..../

En lui demandant quelle est la population de cette zone de Cissé, il nous a avoué ne pas avoir l'effectif de sa population. Il est difficile pour lui de faire cette évaluation compte tenu des mouvements des populations qu'il n'arrive pas à maîtriser. Il ne sait donc pas combien d'hommes et de femmes sont dans la zone. Il nous a témoigné sur l'histoire du village :

Dans leur migration, ils sont venus de Tampuy qui est juste à côté et ils ne sont pas venus de l'intérieur du pays comme tous les nouveaux arrivants. Leur origine est du côté du Ghana voisin et les arrières grands-parents viennent du village appelé « Gambada » vers Koumassi./

En lui demandant s'il percevait un salaire mensuel pour son travail, il dit qu'il ne reçoit aucun salaire pour sa survie, il fait de l'agriculture et l'élevage et il vit avec ça avec sa famille.

¹⁰¹ Cissé est le nom d'un arbre. Avant d'arriver ici dans la zone il y avait plusieurs de ces arbres et comme la population était venue s'asseoir à côté de ces arbres en y installant leur 1^{er} campement, ils ont donné le nom de « Cissé » à ce village qui s'était formé et ils sont tous nés là dans ce village.

¹⁰² Il s'agit d'un mélange d'épices faites à base de baobab.

Ils ont un forage juste à côté de la maison que le gouvernement est venu placer pour avoir de l'eau. Il a 1 femme et 8 enfants. Il se déplace à vélo et va jusqu'au grand marché (17 km) avec son vélo malgré cette distance à son âge il supporte de faire usage de son vélo. Selon lui, le village connaît une grande évolution et il explique cela :

Je considère que l'évolution du quartier est marquée par une forte croissance de la démographie par contre au niveau des équipements il n'y a que 5 forages dans toute la zone, il y a 1 école primaire faite par le gouvernement qui est juste à côté de ma maison et il y a un collège privé à Saint Dominique. Par contre, il nous manque 1 hôpital il y a un petit dispensaire privé à Saint Dominique, nous attendons le lotissement et nous croyons que l'Etat va faire ces équipements qui nous manquent. Plusieurs sont arrivés dans la zone à partir des années 1990 et moi je suis là depuis plus de 70 ans. S'il faut dire les besoins prioritaires du village, je citerais : l'eau (le problème d'eau n'est pas encore entièrement réglé vu la forte population), 1 hôpital, 1 maternité, 1 maison des jeunes (pour les activités des jeunes du village qui veulent organiser des rencontres), 1 poste de gendarmerie pour régler les problèmes de banditisme (il y a trop de délinquance dans le quartier)..../

Voyant qu'il ne cite pas la question de mobilité parmi les priorités du village, nous lui avons tout de même posé la question et il nous répond :

Ce n'est pas que la question de la mobilité n'était pas une priorité pour nous, moi je crois que si toutes ces infrastructures que j'ai citées sont réalisées, automatiquement ils vont devoir s'occuper de l'accessibilité de la zone et ils vont réaliser les routes et faire venir les bus et tout le système de transport jusqu'ici....(P37)

La lignée des chefs de village est issue des autochtones des lieux. Le chef est celui qui garde les fétiches du village et son pouvoir repose sur son contact avec les pouvoirs occultes de la communauté et par ce fait, il exerce une forte influence sur les populations. Il peut faire intervenir sa notoriété à travers des réseaux souterrains pour influencer une décision même au niveau de l'administration centrale ou locale (par exemple : exercer une influence sur la commission d'attribution foncière, afin d'attribuer à titre discrétionnaire des lots de parcelles pour le chef et sa famille ou à quelques personnes qui sont sous son contrôle).

Cette chefferie traditionnelle exerce également une influence sur les électeurs pour choisir tel ou tel candidat politique en période électorale. Nos échanges avec le chef de village de Zongo (Zone A) nous ont permis de comprendre la complexité en termes de fonctionnement et d'organisation de cette zone périphérique. Le recours à ce réseau institutionnel est fortement limité dans les deux zones, seulement 5% d'hommes à vélo y ont recours dans la zone A (voir sur la figure 4.8 ci-dessous).

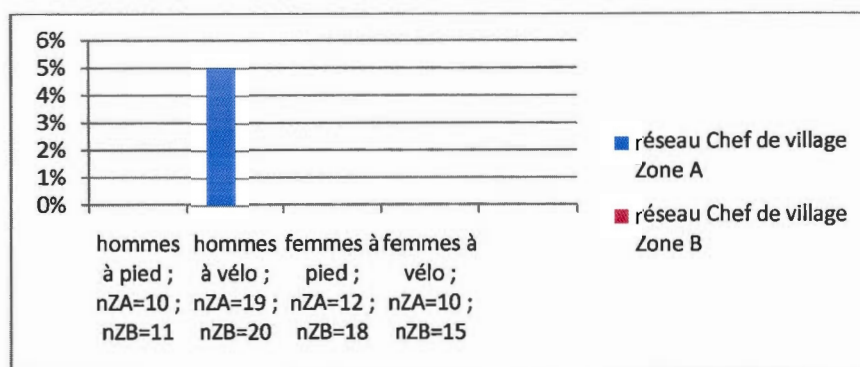


Figure 4.8 Effectifs enregistrés pour réseaux des chefs de village Zone A et B (n_{ZA} = nombre d'actifs de la zone A ; n_{ZB} = nombre d'actifs de la zone B) Proposé par l'auteur

4.4.1.3 Chef de terre

Le chef du village de Zongo est appelé Zongo Naaba et il supervise le chef de terre qui est aussi appelé par le nom de terrien. Le réseau constitué par les chefs de terre s'inscrit dans la mouvance de l'autorité coutumière qui agit sur le territoire et est reconnu dans la vente des terrains dans les quartiers périphériques. Ce groupe d'acteurs institutionnels intervient de façon très active dans les quartiers périphériques en qualité de propriétaire foncier, il nous explique :

Puisque cette zone est notre ancien village que nos parents nous ont laissé, à ce titre nous avons nos droits sur les parcelles de cette zone et nous laissons aux nouveaux arrivants le reste des parcelles dont nous n'avons plus besoin. Comme notre famille est grande, on nous appelle des Naabi et tous les membres de notre famille profitent de cette autorité du Zongo Naaba qui seul a le droit de décider sur cette zone../.

Il est ressorti que le Zongo Naaba est également celui qui désigne le chef de quartier et le chef de terre et c'est aussi lui qui peut les changer en cas de défaillance dans leurs fonctions. Dans la zone A le chef de quartier venait de décéder et c'est son grand frère membre des Naabi qui l'a remplacé.

4.4.1.4 Les notables

Les notables constituent eux aussi une entité qui émane des réseaux inscrits dans la mouvance de l'autorité coutumière et jouent beaucoup plus un rôle consultatif dans les quartiers périphériques.

4.4.1.5 L'autorité économique

Ce groupe constitué par l'autorité économique revêt un caractère de clientélisme économique, avec des ramifications importantes dans le milieu des affaires. Dans ce groupe d'acteurs institutionnel, nous avons aussi les agents sociaux définis selon Grafmeyer (1994),

comme étant des intervenants individuels qui agissent sur le territoire, sans pour autant avoir un rôle institutionnel. Il peut s'agir d'un promoteur immobilier ou d'une entreprise, qui dans le cadre de ses activités va être amené à intervenir dans le quartier de façon directe ou indirecte. Les actifs sont souvent contraints de se soumettre aux exigences des responsables, car ils n'ont pas souvent d'autres alternatives, un actif en parle :

.....Je supporte la distance même si c'est loin. Je ne peux pas discuter avec mon patron, même si mon salaire est petit sinon il va me dire de laisser tomber mon travail et il va prendre quelqu'un d'autre, et si je perds ce travail c'est difficile de trouver autre chose je suis donc obligé de supporter. Dans le quartier ce qu'on peut trouver comme activité c'est la confection de briques ou ramassage de sable qu'on peut faire avec une charrette, à part ce type d'emplois il n'y a rien d'autre ici comme activités.....(P01)

En prenant le cas des actifs précaires qui ont démarré leurs activités dans le petit commerce, le faible capital de départ est à la mesure de la faible rémunération de leur activité. Ils souhaitent s'adonner à une activité plus stable et plus rémunératrice, mais l'un des obstacles auxquels se heurtent ces populations actives précaires, c'est l'accès aux crédits, dont les conditions d'accès sont fortement verrouillées. Les rigidités du système financier rendent l'accès difficile aux crédits bancaires à la grande majorité des ménages dépourvus de caution ou d'aval au prêt pour s'acheter un vélo ou une moto et pour développer leurs activités lucratives. Il ressort que ce dispositif d'accès aux crédits peut constituer une stratégie d'insertion professionnelle, mais l'opérationnalisation de ce dispositif reste tout de même difficile à évaluer, à cause de la difficulté d'estimation de son niveau d'efficacité dans un contexte des villes en développement comme Ouagadougou. On note toutefois que les ménages sont obligés de chercher des solutions de survie à travers la dynamique de l'informel.

Ce réseau peut jouer d'autres rôles volontaristes comme par exemple ce patron d'entreprise qui s'est engagé à réaliser un ouvrage d'intérêt collectif dans la zone A pour soulager la population. Par ailleurs, certaines personnes qui embauchent des employés pour travailler à leur domicile comme gardien, chauffeur ou boy pour le ménage ou pour la cuisine, décident de loger les ouvriers chez eux à domicile pour faciliter les questions de mobilité comme le mentionne ce chauffeur de la zone A Pissy :

*En 1992-1993 je travaillais comme chauffeur avec le directeur général de la SONAR¹⁰³ puis 1993-1994 j'ai trouvé un emploi comme apprenti manoeuvre dans un garage, chez Mr Bayala et je logeais aussi chez lui, j'ai souvent logé chez mes patrons..../
....En 1996 quand je venais ici on traversait un pont que les populations avaient réalisé en bois avec des matériaux provisoires en faisant la cotisation chacun donnait 100 francs cfa*

¹⁰³ Société Nationale d'Assurance et de Réassurance (SONAR) du Burkina Faso

et on arrangeait le pont en matériaux provisoires et quand les pluies venaient ça partait, car le pont était entraîné par les eaux et un patron nous a aidé c'est Mr Bayala avec qui je travaillais il a posé des buses, mais quand les pluies venaient le pont était encore transporté par les eaux il fallait reprendre le pont à chaque saison des pluies, jusqu'au moment où les autorités de la mairie ont décidé de faire ce pont en béton et maintenant ça va mais cela a duré 5 ans... (P01).

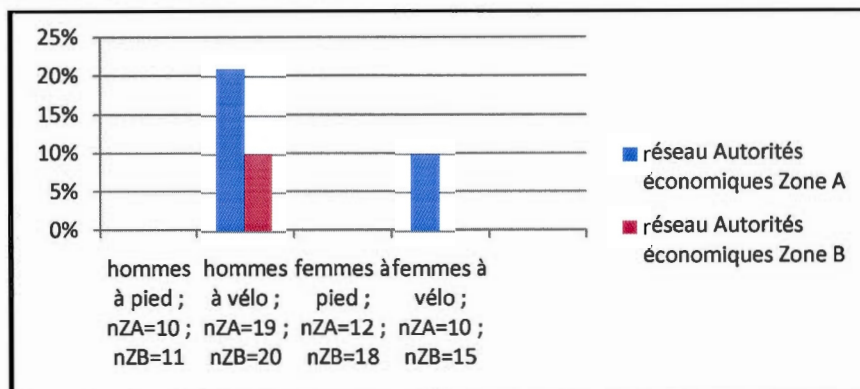


Figure 4.9 Effectif bénéficiant des réseaux des autorités économiques Zone A et B (nZA = nombre d'actifs de la zone A ; nZB = nombre d'actifs de la zone B) Proposé par l'auteur

Le recours au réseau constitué par les autorités économiques est présenté dans la figure 4.9 ci-dessus et est constitué par 4/19 soit 21% d'hommes à vélo et 1/10 soit 10% de femmes à vélo de la zone A, alors que seulement 2/20 soit 10% des hommes à vélo en bénéficient en zone B. Il se dégage de ce constat un rôle plus actif des autorités économiques en zone A qu'en zone B.

4.4.1.6 Autorité politique

En dehors des réseaux constitués par les autorités économiques, il y a aussi des réseaux issus des autorités politiques, qui interviennent dans les quartiers périphériques dans une approche marquée par le clientélisme politique qui s'exerce à travers un contrôle sur les populations précaires. L'obligation de faire appel à un financement de l'État suscite nécessairement des négociations et des compromis et selon nos analyses, il se dégage que derrière cet engrenage relationnel avec les acteurs institutionnels, certains responsables des services étatiques, peuvent tirer profit de leur position sociale et administrative pour générer une rente de position. Pour cette raison, les réseaux ancrés dans l'administration sont souvent considérés de « parasites de la décision », par leur agissement dans l'aliénation des droits des citoyens moyennant des gains financiers. Les décisions prises au sein de ce réseau peuvent être assez contraignantes, car il s'agit d'opérations fortement spéculatives à travers lesquelles ceux qui ont les moyens pour payer peuvent trouver des solutions appropriées. En rentrant dans ces réseaux, on peut influencer la décision des autorités administratives, mais il faut en

avoir les moyens comme cela est le cas pour cet actif précaire qui a été déguerpi de leur habitation pour cause d'utilité publique, mais sans aucune indemnisation :

.....Je suis arrivé ici dans le quartier vers 1990. On habitait d'abord dans la zone de Ouaga 2000 (à 20 km d'ici) et cette zone a été occupée par l'Etat qui nous a demandé de quitter sans aucune indemnisation et nous étions beaucoup de familles à partir dans ces conditions et c'est ce qui m'a poussé à venir ici c'est ainsi que je suis venu ici.....(P02)

Toutefois, Dansereau et Navez Bouchanine (2002), notent que parmi les réseaux institutionnels constitués par les collectivités locales, ces dernières interviennent comme des acteurs prédominants, indispensables en termes de régulation, rôle qu'elles n'ont pu jouer dans la plupart des villes comme Ouagadougou. Ces réseaux institutionnels n'arrivent pas à assumer leur fonction première, celle régalienne de gestionnaire d'un patrimoine commun pour des raisons de conflits d'intérêts sectoriels et personnels. La prise en compte des apports *des réseaux institutionnels* montre qu'en dehors de la réalisation de quelques infrastructures, dont la mise en œuvre est limitée à Ouagadougou faute de moyens financiers, les interventions publiques restent très faibles dans le domaine de la mobilité active. La faiblesse de l'État a ouvert une brèche au déploiement des stratégies des ménages, et à la prolifération à la fois de l'habitat spontané et aussi à des modes individuels de déplacement dans les quartiers périphériques.

L'efficacité de ce réseau a permis de réaliser un pont en béton dans la zone A à Pissy. Cet ouvrage avait été construit dans la spontanéité par les populations avec des matériaux de fortune. A chaque saison des pluies, les matériaux mis en place étaient transportés et il fallait toutefois recommencer et cela a duré jusqu'à l'an 2000, quand les autorités politiques de la commune ont décidé de le remplacer suite à la demande des populations et cela fut fait en période électorale. Cette initiative de la part des autorités communales met en évidence les liens d'interdépendance qui lient les politiques et les populations précaires dans les quartiers périphériques qui constituent un grenier d'électeurs potentiels, et envers lesquels il faut poser de temps en temps un geste pour répondre à leurs besoins.

4.4.2 Réseaux issus des lieux de fréquentation et des places publiques,

Au vu de ce qui précède, il se dégage que les réseaux informels ne sont pas assimilables aux réseaux familiaux, ils se branchent selon Morin et Demers (2002) aux nœuds de relations qui détiennent des moyens, de l'argent ou du pouvoir. Par ailleurs, la majorité des réseaux se localise dans les quartiers périphériques qui occasionnent leur création, mais il y a aussi des réseaux générés par la mobilité elle-même, car les actifs qui vont travailler vers les quartiers centraux et voire au-delà de ceux-ci, voient leur champ relationnel s'étendre d'avantage du fait de leur mobilité. Dans ce cadre, Vinsonneau (1997, p. 25) considère l'agent social comme étant porteur d'un rôle, qui est l'expression du moi à l'égard d'autrui, et les réseaux informels se construisent à partir d'un ensemble de contacts quotidiens avec des partenaires de travail, de coreligionnaires, des partenaires issus des lieux de fréquentations circonstanciels, où la confiance est la clé et l'attribut essentiel de la pérennité du réseau.

Un actif qui va travailler au centre-ville croise du monde au passage et son carnet d'adresses est plus enrichi que celui d'un actif qui tourne dans les limites du quartier. L'exercice des petits boulots qui sont l'apanage des actifs précaires des quartiers périphériques leur donne des occasions de tisser des relations multiples le long des trajectoires parcourues entre le domicile et le lieu de travail. Par ce fait nous constatons que l'univers sociospatial constitué par leurs trajectoires de mobilité devient lui-même générateur de réseaux sociaux au gré des personnes rencontrées en les parcourant. Parmi ces liens qui sont tissés grâce à la mobilité, certains sont durables alors que d'autres demeurent purement éphémères, voire ponctuels. Plusieurs actifs font des rencontres dans le quartier, mais d'autres les font dans le bistrot appelé « maquis » autour d'un verre de dolo. Cependant, pour les femmes c'est beaucoup plus au marché qu'elles font des rencontres et y tissent des relations.

Certains actifs en situations transitoires dans l'attente d'un travail plus rémunérateur ou qui n'ont pas un emploi fixe nous ont confié qu'ils se retrouvent chaque matin à la sortie du quartier et se partagent entre eux des informations sur les opportunités d'emplois disponibles dont aurait connaissance tel ou tel membre du réseau. Ces lieux de fréquentations sont des lieux d'opportunités où les actifs obtiennent des informations pour trouver du travail. Certains actifs précaires exercent d'ailleurs simultanément plusieurs activités et cela leur permet à la fois de multiplier et de diversifier les lieux de fréquentation et leurs revenus.

Partant du fait que les emplois dans le secteur privé sont plus compétitifs et fortement exigeants en termes de compétence et expérience à l'embauche, très peu d'actifs précaires peuvent y accéder compte tenu de leur faible niveau de formation. Dans le groupe des

populations cibles que nous avons rencontrées, une seule personne travaille dans une structure privée (*comme gardien dans une clinique privée*). Nous avons également rencontré d'autres gardiens qui travaillent pour des structures de l'Etat. Ces personnes ont au quotidien des occasions multiples pour faire des rencontres avec plusieurs personnes en comparaison avec ceux et celles qui travaillent dans les emplois de proximité dans le quartier.

Nous présentons ci-dessous les différents lieux susceptibles de créer des opportunités de rencontre : les écoles sont des lieux où se constituent des rencontres non seulement entre les enfants, mais aussi entre leurs parents. ***Le milieu scolaire reste un maillage important parmi les lieux de fréquentation*** où se tissent des relations d'amitié qui peuvent durer pendant toute la vie. Compte tenu de l'âge de notre échantillonnage d'une part, et compte tenu du faible niveau de scolarité de ces populations, les réseaux de collègues d'écoles sont inexistantes. Les réseaux constitués à partir des bibliothèques comme lieu de fréquentation sont faiblement représentatifs compte tenu de l'âge et du faible niveau d'alphabétisation de notre échantillonnage. Ces réseaux issus des rencontres en bibliothèque sont inexistantes dans le cadre de notre échantillonnage.

Les réseaux constitués par des rencontres au bar, restaurants et lieux informels de rencontres permettent aux actifs d'échanger des informations sur les opportunités d'emplois, ces lieux sont très actifs au sein des actifs précaires, objet de notre étude. ***Par ailleurs, les marchés et magasins sont des lieux privilégiés de rencontre pour les femmes***, mais c'est aussi dans ces lieux que se mettent en place des réseaux de tontines.

4.4.3 Réseaux associatifs et groupes de solidarité

Dans les deux zones d'études, nous n'avons pas identifié de regroupements associatifs qui représentent les intérêts des populations précaires auprès des autorités (*locales ou de l'administration centrale*). Ce manque d'interlocuteurs fait que plusieurs problèmes ne sont pas remontés vers qui de droit pour y trouver des solutions.

4.4.3.1 Associations à caractère financier

Les associations à caractère financier concernent en général les commerçants qui y organisent des « tontines » pour trouver une solution de survie. Ces réseaux de tontines sont très peu actifs dans nos deux zones d'études selon les commentaires que nous avons rencontrés. Quelques femmes engagées dans ces réseaux d'épargne collective nous ont confié que la pauvreté des populations ne permet pas de constituer une épargne consistante et les montants collectés sont aussitôt consommés pour répondre aux besoins des ménages, il

reste très peu de ressources que l'on peut consacrer à ces réseaux constitués en majorité par des femmes qui recyclent ainsi une partie de leurs revenus. Les montants collectés servent à financer les cérémonies dans la famille, de payer les frais de scolarité des enfants ou pour acheter un équipement nécessaire pour les besoins du ménage (à l'exemple de l'achat d'un vélo). Lors de nos visites dans les deux zones d'études, les montants épargnés sont tellement faibles que cela ne permet même pas de constituer le montant nécessaire pour l'achat d'un vélo, à cause du faible niveau d'épargne.

La pratique de la tontine à travers les réseaux associatifs est faible dans les deux zones comme cela se dégage dans la figure 4.10 ci-dessous et dans laquelle, seulement 10% de femmes à vélo de la zone A et 5% de femmes qui se déplacent à pied dans la zone B l'adoptent.

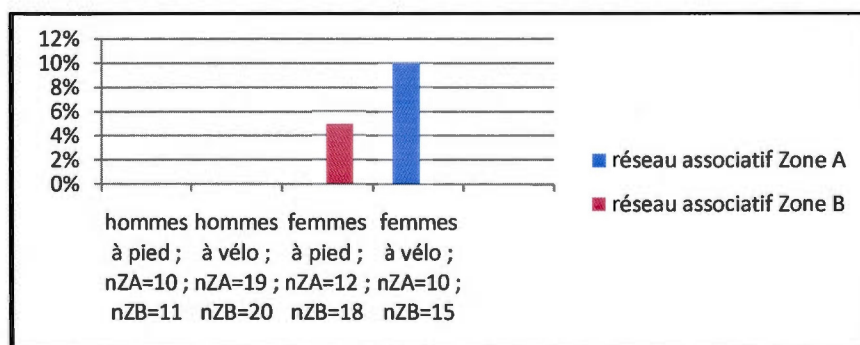


Figure 4.10 Effectifs enregistrés pour réseaux de tontine en Zone A et B (nZA = nombre d'actifs de la zone A ; nZB = nombre d'actifs de la zone B) Proposé par l'auteur

Le réseau constitué par des regroupements dans le cadre des **mouvements associatifs pour microprojets** à l'échelle du quartier, ou originaires d'un même village qui se retrouvent au sein des quartiers périphériques est inexistant dans les deux zones d'études.

Les réseaux constitués par les ONG¹⁰⁴ (*échelles nationales ou internationales*) ont joué un rôle important dans nos deux zones d'études, cependant leurs contributions viennent de façon ponctuelle, à cet effet les réseaux institutionnels issus de ces organisations comme la Croix Rouge ou le PAM¹⁰⁵ avaient cessé leurs activités dans nos deux zones d'études. En prenant ces ONG selon leur mode de fonctionnement, nous retrouvons deux groupes d'ONG, celles qui sont basées sur place à Ouagadougou et interviennent en cas de sinistre ou qui mènent des activités de façon permanente et celles qui viennent de façon ponctuelle dans le cadre des partenariats soit avec l'État, soit dans le cadre de la coopération décentralisée avec la Commune de Ouagadougou. Certaines ONG comme « *Le projet Afribike* » n'existent pas à

¹⁰⁴ Organisations non gouvernementales (ONG)

¹⁰⁵ Programme alimentaire mondial (PAM)

Ouagadougou. Ce projet importe des vélos d'occasion en Afrique, en les reconditionnant dans des ateliers spécialisés, pour les distribuer à la population dont les conditions de mobilité sont difficiles, faute de ressources adéquates. Ce projet dont l'initiative revient à *l'Institut for Transportation and Development Policy (ITDP)*, basé aux USA a démarré ces activités à Johannesburg en Afrique du Sud. Un projet similaire a été lancé par des ONG Nord-Européennes lors du Congrès Mondial « *Vélo 200* » qui s'est tenu à Amsterdam. Le résultat de ces actions en provenance des ONG restent modeste (*il s'agit de quelques centaines de vélos distribués ici et là comme au Sénégal ou en Guinée*), mais l'initiative serait pérennisée par la formation de main-d'œuvre spécialisée au niveau local, dans des ateliers de reconditionnement de bicyclettes dans des pays africains.

Il n'existe pas de coopératives ni d'association de cyclistes ou de motocyclistes, encore moins d'associations pour les captifs marcheurs à Ouagadougou. Nous n'avons rencontré aucune ONG impliquée dans la question des transports dans aucune des deux zones d'études, cependant, plusieurs personnes nous ont partagé la joie vécue lors du passage des ONG « *PAM* » et « *Croix Rouge* ». Ces deux organisations interviennent de façon spécifique dans le domaine alimentaire pour apporter une aide ponctuelle de 4 à 5 mois aux familles fortement affectées par la précarité et cette aide s'élève à 1500 Francs cfa (*soit 3 \$USA*) par personne identifiée dans une famille et par mois. Par ailleurs, cette aide est remise sous forme de bons qui permettent aux membres de la famille de bénéficier de riz ou de céréales (*maïs ou blé*) au prorata des bons que la famille a reçus. Un actif nous raconte comment se font les enregistrements pour pouvoir bénéficier de cette entraide des ONG :

Ici l'Etat n'a jamais rien fait pour nous aider, seulement la « Croix-Rouge » est venue enregistrer les noms et ils demandaient si vous avez une radio et un matelas, celui qui a ces choses ne reçoit rien. Et comme ils sont venus, je n'étais pas là, ma femme leur a montré ils ont trouvé que nous avons 2 vélos un pour moi et un pour ma femme, ils ne nous ont pas aidés, car ils ont considéré que nos moyens sont supérieurs aux autres qui sont plus malheureux. J'ai dit à ma femme ce n'est pas grave. Ensuite, ils sont revenus une deuxième fois à la suite des inondations du 1^{er} septembre 2009 pour enregistrer les sinistrés et là aussi notre maison n'est pas tombée, ils ne nous ont pas enregistrés...(P01)

Ces réseaux associatifs constitués par les ONG sont parmi les plus représentatifs dans les deux zones d'études et les effectifs en zone A sont de 42% parmi les hommes à vélo et 50% de femmes à vélo. En zone B, nous avons 20% chez les hommes à vélo ; 20% de femmes à vélo ; 67% de femmes se déplacent à pied contre 36% d'hommes qui marchent. Les effectifs les plus élevés se retrouvent en zone B en ce qui concerne le recours aux réseaux associatifs constitués par les ONG comme cela se dégage dans la figure 4.11 ci-dessous.

Nous y retrouvons la prédominance des femmes qui se déplacent à pied et dont plusieurs sont âgées entre 40-55 ans.

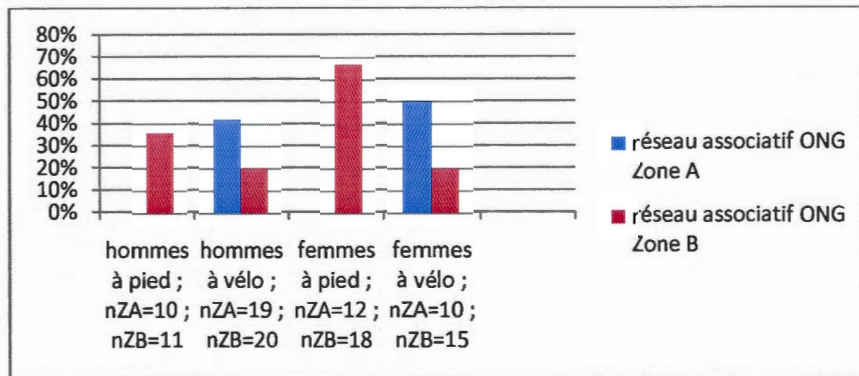


Figure 4.11 Bénéficiaires des réseaux associatifs issus des ONG Zone A et B (nZA = nombre d'actifs de la zone A ; nZB = nombre d'actifs de la zone B) *Proposé par l'auteur*

4.4.4 Les réseaux coreligionnaires

Dans la diversité des réseaux sociaux identifiés dans les quartiers périphériques de Ouagadougou, les autres réseaux viennent simplement compléter les réseaux familiaux, mais ne les substituent pas. A leur arrivée dans la capitale, quelques actifs précaires sont hébergés par une communauté religieuse (*il peut s'agir du responsable de la communauté ou d'un frère/sœur coreligionnaire*). Ces personnes ressources qui accueillent le nouveau venu l'aident également pour sa mobilité jusqu'à ce qu'il soit autonome. Les réseaux issus de l'autorité religieuse (*église, mosquée*) sont moins flexibles à cause de leur hiérarchisation. Cette perte d'informalité est un frein à leur accessibilité. Cependant à l'intérieur de ces groupes religieux, il y a un rôle de contrôle et de régulation sociale. S'agissant de la fonction de régulation sociale, le conseil des sages s'emploie à la répression des comportements pervers, à l'élimination des déviants (*délinquants, voleurs, prostituées, etc.*). Il s'occupe aussi de la gestion des conflits internes entre les membres de la communauté. D'autres types d'actions sont menés à travers ces réseaux par des coreligionnaires qui agissent dans une échelle de proximité en allant rendre visite et même apporter un soutien à la mobilité des captifs membres de ce réseau.

Fall (2004) souligne l'importance du rôle des notables qui sont chargés de veiller à l'esprit communautaire, à la cohésion à la fraternité et à la solidarité entre les différents éléments de la communauté.

4.4.4.1 Autorités religieuses

Plusieurs actifs nous ont fait part de l'intervention des religieux dans leur trajectoire de vie soit au village soit depuis leur installation dans les quartiers périphériques de Ouagadougou. La vie des communautés religieuses est bonne et sécuritaire, mais peut être dangereuse si elle vise à présenter l'autre comme étant diabolisé. Ces réseaux sont également actifs pour encadrer les nouveaux arrivants dans les quartiers périphériques en leur trouvant soit un emploi soit un soutien alimentaire, un actif nous en parle :

En 1995, j'ai eu la chance avec une sœur de l'Eglise de Dassasgo qui m'a trouvé un petit travail à mes premiers mois de conversion et j'ai effectué de petites activités ponctuelles qui m'ont aidé et je suis arrivé au non loti en 1998...(P01).

Pour l'actif qui intègre les réseaux de coreligionnaires, cela peut avoir des conséquences pas souvent agréables comme cette dame qui s'est retrouvée éjectée de sa famille :

.....Mes parents ne m'aident pas parce que je suis devenue chrétienne et eux ils sont musulmans et n'acceptent pas que je sois chrétienne protestante pour cela ils ont décidé de ne plus m'aider...(P09).

Le recours aux réseaux de coreligionnaires est constitué par les effectifs suivants en zone A : 21% d'hommes à vélo dont plusieurs sont âgés de plus de 40 ans ; 10% de femmes à vélo ; 25% de femmes à pied âgées entre 40-55 ans. Cependant, en zone B nous avons 7% de femmes à vélo dont l'âge varie entre 40-55 ans et 9% parmi les hommes à pied dont l'âge varie entre 40-55 ans qui font recours à ces réseaux de coreligionnaires.

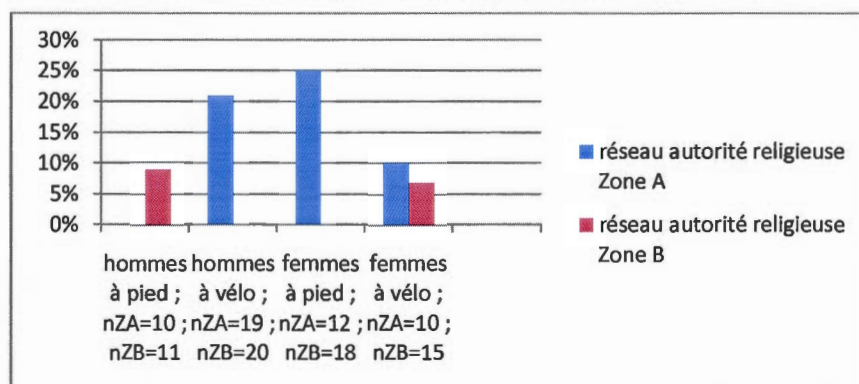


Figure 4.12 Bénéficiaires des réseaux associatifs de coreligionnaires Zone A et B (nZA = nombre d'actifs de la zone A ; nZB = nombre d'actifs de la zone B) Proposé par l'auteur

En faisant la comparaison des deux zones d'études, il ressort que les effectifs les plus élevés se retrouvent en zone A et l'âge qui fait le plus recours aux réseaux de coreligionnaires est particulièrement centré sur les actifs de plus de 40 ans conformément à notre échantillonnage.

4.5 Type et durée des contributions issues des réseaux sociaux

Les réseaux sociaux sont comme un train dont chaque actif précaire en est le wagon, et au lieu de marchandises, ces derniers véhiculent des ressources qui sont diversifiées : les informations, de l'argent, de la nourriture, des emplois, etc. A cet effet, nous avons réalisé que chaque actif précaire avait une trajectoire de vie qui lui est propre, malgré des croisements occasionnés par des liens de parenté ou affinitaires qui à un moment donné, ont été soit établis soit défaits entre des individus et que nous avons recueillis lors des entretiens. Nous avons ainsi reconstitué l'étendue des réseaux et leurs implications dans la mobilité en faisant leur classification selon les liens : de « *liens forts (familial, d'amis et de voisinage)*, considérés comme étant une source de solidarités considérables » et « *liens faibles (les réseaux issus de la famille, d'amis et de voisinage éloignés, les réseaux institutionnels par l'État, les réseaux associatifs et de coreligionnaires puis ceux issus des lieux de fréquentation et des places publiques)* ». Nous faisons ensuite l'évaluation de leur contribution en termes de contenu et de durée dans le temps (*entraides de court terme, de moyen et de long terme*).

Dans le cadre des contributions issues des réseaux de famille, d'amis et de voisinage, Coleman (1988) ajoute que parmi les quelques acquis issus des réseaux, nous pouvons mentionner : l'hébergement généralement gratuit chez un parent, un ami ou toute autre personne qui constitue le premier recours. Dans les quartiers périphériques de Ouagadougou, les stratégies collectives ou familiales, de voisinage, de coreligionnaires, ou de personnes en provenance du même village, permettent de mettre librement à l'intérieur de ces réseaux, des ressources pouvant être déployées pour venir en aide à un actif précaire en difficulté ou à plusieurs membres nécessiteux du réseau.

Ces réseaux de familles, d'amis et de voisinage une fois constitués, interviennent à différents niveaux : en matière de mobilité (*prêt de vélo*), pour l'accès aux emplois (*donner des informations sur des opportunités d'emplois disponibles soit dans le quartier, soit dans les quartiers centraux*); dans le cadre des contributions lors des cérémonies festives (*mariage, baptême d'enfants, etc.*); en cas de décès d'un membre de la famille, qu'il s'agisse de construire l'habitat d'un des membres, les autres apportent une aide en main d'œuvre, ou en matériaux de construction (*briques, tôles, etc.*).

Pour déterminer la durée de la contribution des réseaux sociaux, nous gardons en vue le fait que le réseau constitue à la fois une ressource et une contrainte comme cela se dégage dans le tableau 4.1 ci-dessous.

Tableau 4.1 Type et durée des contributions issues des réseaux sociaux

Type de contributions	Réseaux concernés	Durée des contributions	observations
visites	Réseaux de familles, d'amis et de voisinage	Ces visites peuvent durer quelques heures, une journée, plusieurs jours.	Ces visites peuvent intervenir à toute heure et pour des motifs divers
Apport de nourriture	Réseaux de familles, d'amis, de voisinage et de coreligionnaires	Cet apport peut avoir lieu de façon ponctuelle ou mensuelle	L'apport le plus consistant provient des parents, amis et voisins proches
Apports en argent	Réseaux de famille et d'amis	Cet apport est beaucoup plus ponctuel et peut durer dans cas des réseaux de familles.	Ces apports peuvent s'effectuer sous forme de dons, de prêts, matériel ou financier
Prêt de vélo ou remorquage	Réseaux de famille, d'amis ou de voisinage et réseaux accessoires	Durée plus longue dans le cas des réseaux de famille et ponctuelle pour les autres réseaux mentionnés	Les familles agissent pour aider à long terme, mais les amis et voisins apportent un soutien ponctuel.
Aides pour accès à l'emploi sous forme d'informations et conseils	Réseaux de famille, d'amis ou de voisinage et réseaux accessoires	Ces apports sont diversifiés et la durée de cette contribution est plus ponctuelle en cas de besoin	Formation ou recommandation à un poste (<i>surtout, dans le cas es réseaux de famille</i>)
Apport par des conseils	Réseaux de familles, d'amis et de voisinage, réseaux coutumiers ou de chefferie traditionnelle, réseaux de coreligionnaires	La durée de cette contribution est plus ponctuelle en cas de besoin	Ces conseils émanent du rôle consultatif que jouent les différentes personnes souvent plus âgées et qui sont membres issus de ces réseaux
Contributions aux cérémonies festives de baptêmes, fiançailles, mariages	Réseaux de famille, d'amis ou de voisinage et réseaux accessoires	La durée de cette contribution est plus ponctuelle et fortement liée aux événements qui interviennent dans la famille.	Ces apports interviennent aussi lors des diverses cérémonies de promotions politique ou réussites scolaires et professionnelle
Contributions lors des décès par des membres de la famille, des amis, voisins, coreligionnaires	Réseaux de famille, d'amis ou de voisinage et réseaux accessoires	La durée de cette contribution est plus ponctuelle, mais peut s'étendre dans le cas de l'aide apportée aux veuves et orphelins	Ces apports interviennent lors de la perte d'un membre de la famille ou lors des funérailles
Aides pour la construction d'une case ou achat de parcelles	Réseaux de famille, d'amis ou de voisinage et réseaux accessoires	La durée de cette contribution est plus ponctuelle au moment de l'arrivée et de l'installation dans les quartiers périphériques	Apports construction de la maison familiale (<i>cas des nouveaux arrivants ou cas de personnes sinistrées suite à une situation imprévue</i>)
Apports ponctuels de type institutionnel ou associatif	Réseaux institutionnels et associatifs (<i>cas des ONG</i>) à travers des projets et des partenariats	La durée de cette contribution est courte et souvent conditionnelle (<i>cas du soutien d'une autorité politique</i>)	Interventions à travers des programmes contre un soutien des populations lors des élections)

Proposé par l'auteur

Une évaluation plus fine nécessite une approche comparative des coûts générés (*coûts des voyages, coûts des visites effectuées, coûts des offres financières et matérielles (cadeaux divers, nourritures), coûts liés aux prêts du vélo ou de la moto, coûts d'opportunités liés aux aides sous forme de main d'œuvre, etc.*), par rapport aux contributions obtenues de ces réseaux¹⁰⁶ et de cette manière nous pourrions déterminer avec plus de précision l'impact économique des réseaux sociaux selon le rapport avantages/coûts générés. Notre objectif n'étant pas celui-là, mais se limite plutôt à déterminer dans une approche essentiellement énumérative des contributions et des durées relatives des différents apports issus des réseaux sociaux comme nous le mentionnons dans le tableau 4.1 ci-dessus.

Contribution par des visites

Les relations de sociabilité sont soutenues par des visites aux parents ou aux amis. La distance entre les actifs et la localisation spatiale des membres de la famille influencent fortement ces visites. Nous avons mentionné plus haut l'effet de ces visites sur les déplacements éloignés. Ces visites sont régulières dans le cas des relations de proximité dans le cadre des réseaux d'amis et de voisinage ou encore dans le cas où la famille habite à proximité.

Contribution par apport de nourriture

Les actifs qui bénéficient de l'apport issu des réseaux sociaux en nourriture sont représentés par les effectifs suivants : 12/19 soit 63% des hommes actifs à vélo contre 6/10 soit 60% des femmes à vélo et 9/12 soit 75% des femmes captives contre 3/10 soit 30% des hommes à pied en zone A. Par contre en zone B nous avons 15/20 soit 75% des hommes actifs à vélo contre 6/15 soit 40% de femmes à vélo.

Au niveau des personnes qui se déplacent à pied dans la zone B, nous avons 9/11 soit 82% des hommes contre 14/18 soit 77% des femmes à pied qui bénéficient de l'apport en nourriture. *En faisant la comparaison entre les deux zones d'études, il se dégage une plus grande intensité dans la zone B quant à l'apport en nourriture en provenance des réseaux de famille, d'amis et des ONG comme nous pouvons le constater sur la figure 4.13 ci-dessous. La tranche d'âge la plus représentative parmi les actifs qui bénéficient de l'apport en nourriture est surtout composée des personnes âgées de plus de 40 ans.*

¹⁰⁶ Les contributions des différents réseaux peuvent être évaluées et chiffrées financièrement selon la méthode économique des avantages/coûts ou des coûts/efficacités.

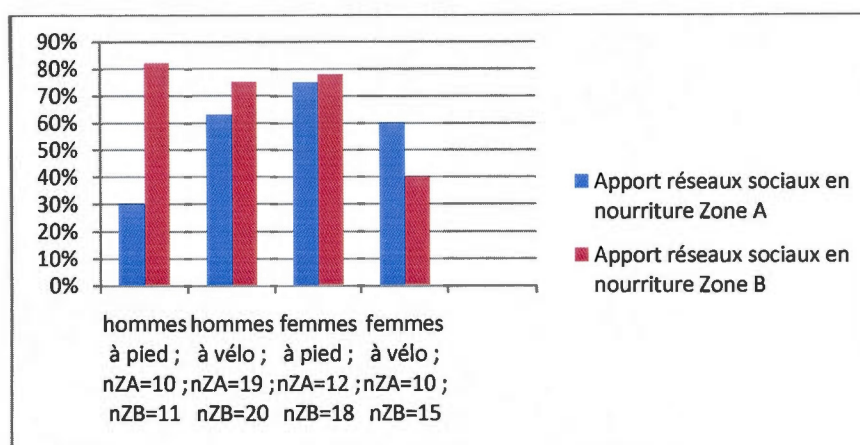


Figure 4.13 Les actifs qui bénéficient de l'apport des réseaux sociaux en nourriture Zone A et B (nZA = nombre d'actifs de la zone A ; nZB = nombre d'actifs de la zone B) Proposé par l'auteur

✚ Contributions en argent

Les réseaux de famille proche sont ceux qui fournissent un apport plus consistant en argent et les actifs qui en bénéficient en zone A sont représentés par les effectifs suivants : 9/12 soit 47% des hommes actifs à vélo et 30% des femmes à vélo contre 33% des femmes qui se déplacent à pied dont la majorité sont âgées entre 40-55 ans (voir sur la figure 4.14 ci-dessous). Ces aides financières sont traduites sous forme de dons ou de prêt d'argent, certains actifs reçoivent gracieusement des dons ou la somme nécessaire pour prendre un taxi ou un bus, dans le cas des commerçants certains reçoivent de la marchandise à crédit ou une mobilisation d'un fonds de commerce, alors que d'autres bénéficient d'un soutien financier remboursable. En cas de problème de santé, nous avons identifié des actifs qui reçoivent de l'aide à travers le paiement d'une ordonnance pour des soins médicaux.

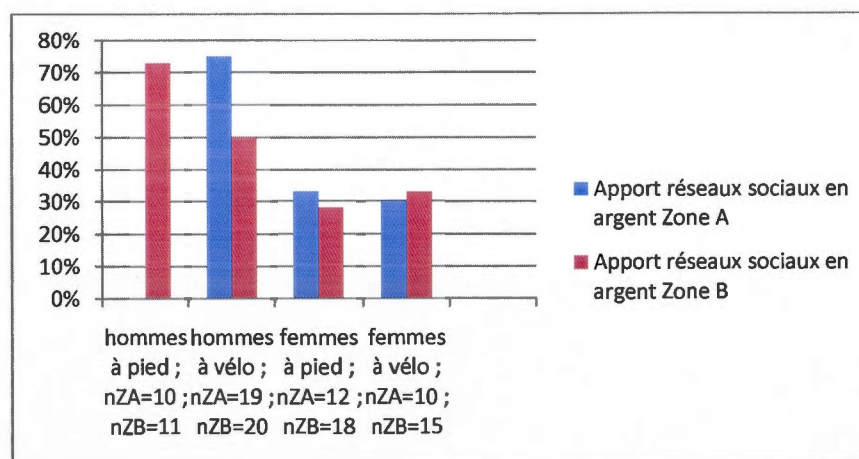


Figure 4.14 Les actifs qui bénéficient de l'apport des réseaux sociaux par de l'argent Zone A et B (nZA = nombre d'actifs de la zone A ; nZB = nombre d'actifs de la zone B) Proposé par l'auteur

Par contre en zone B nous avons 50% des hommes actifs à vélo ; 33% des femmes à vélo ; 73% d'hommes à pied contre 28% de femmes à pied qui bénéficient de l'apport des réseaux sociaux en argent. *En faisant la comparaison entre les deux zones d'études, il ressort que l'effectif le plus représentatif est constitué par les hommes à pied de la zone B qui ont un effectif de 73% dont plusieurs sont soutenus par les réseaux sociaux en argent et la majorité d'entre eux sont âgés de plus de 40 ans.*

Contribution par le prêt du vélo

L'apport des réseaux sociaux en termes de prêt d'un vélo, ou motos, dépose ou remorquage constitue une ressource non négligeable. A l'issu de nos analyses, il ressort que l'apport en termes de mobilité par le prêt d'un vélo ou d'une moto est représentatif dans les deux zones d'études comme cela se dégage dans la figure 4.15 ci-dessous. Dans la zone A, les effectifs sont les suivants : 5/19 soit 26% des hommes actifs à vélo ; 20% des femmes à vélo ; 30% des hommes à pied contre 3/12 soit 25% des femmes à pied. Par contre en zone B, nous avons : 4/20 soit 20% des hommes actifs à vélo ; 8/15 soit 53 % des femmes à vélo contre 6/18 soit 33% des femmes à pied.

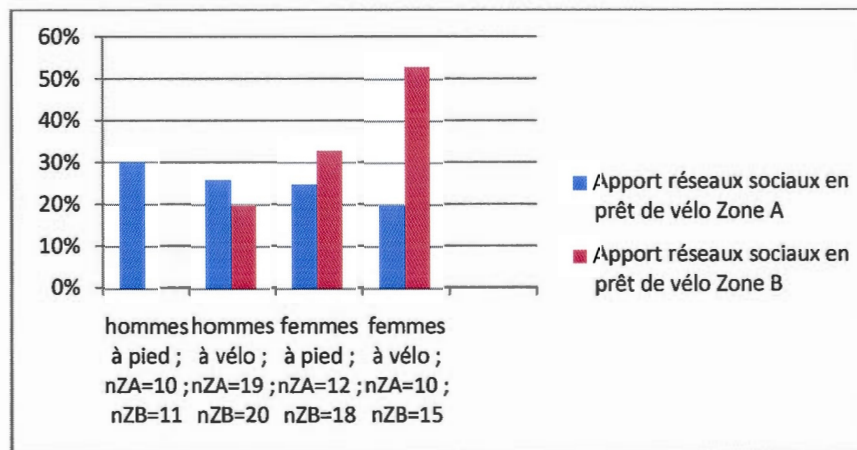


Figure 4.15 Les actifs qui bénéficient de l'apport des réseaux sociaux par le prêt de vélo Zone A et B (nZA = nombre d'actifs de la zone A ; nZB = nombre d'actifs de la zone B) *Proposé par l'auteur*

En comparant les deux zones d'études, il ressort que les captifs de la zone B sont ceux qui bénéficient de façon plus importante des réseaux sociaux par le prêt d'un vélo ou d'une moto ou même du remorquage. Les 53% des femmes à vélo de la zone B bénéficient particulièrement de ces réseaux dans le cas où leur vélo est en panne, quant aux 33% de femmes à pied de la zone B qui en bénéficient, c'est surtout pour aller rendre visite à leurs familles qui se retrouvent dans des quartiers éloignés.

✚ Contribution par l'aide pour trouver un emploi

Les actifs qui bénéficient d'aide pour l'accès aux emplois sont représentés en zone A par les effectifs suivants : 6/19 soit 31% des hommes actifs à vélo et 10% des femmes à vélo. Les aides pour l'accès à l'emploi consiste à donner des informations sur des opportunités d'emplois disponibles soit dans le quartier, soit dans les quartiers centraux ; dans d'autres situations, il s'agit de l'apprentissage d'une personne dans un métier (*exemple le tissage*). Le cas de recommandation d'un actif à un poste est une approche issue des réseaux de famille. Cette stratégie consiste à convaincre son patron à la veille de sa retraite, afin de recruter son fils pour le placer au même poste afin d'assurer la perpétuation de l'emploi au sein de la famille. L'apport des réseaux en termes d'emplois consiste surtout à donner des informations à un autre actif pour trouver du travail.

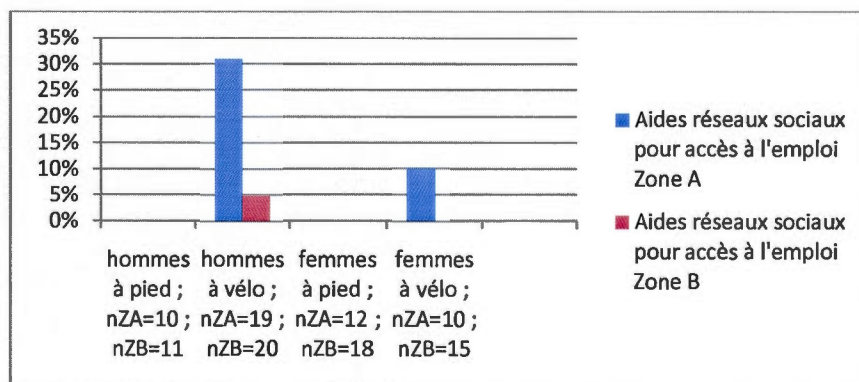


Figure 4.16 Apport des réseaux sociaux par des aides pour l'accès à l'emploi Zone A et B (n_{ZA} = nombre d'actifs de la zone A ; n_{ZB} = nombre d'actifs de la zone B) Proposé par l'auteur

En zone B, nous avons seulement 5% d'hommes actifs en vélo. En faisant la comparaison entre les deux zone, la zone A est celle dont les réseaux sociaux d'aide pour l'accès à l'emploi sont les plus actifs avec des valeurs significatives pour la tranche d'âge de plus de 55 ans (voir sur la figure 4.16 ci-dessus).

✚ Contribution par des conseils

Les plus expérimentés peuvent soutenir les plus faibles par des conseils et directives pour les aider à sortir de la précarité. Cette contribution est issue des réseaux de familles, de chefferie traditionnelle ou de coreligionnaires qui jouent un rôle consultatif considérable dans les trajectoires de vie des actifs précaires.

✚ Contributions aux cérémonies festives

Ces contributions sont étroitement liées aux cérémonies de baptêmes d'enfants, fiançailles ou mariages, réussite scolaire et promotions diverses.

Contributions lors des décès

En cas de deuils, les réseaux interviennent pour soutenir l'actif qui est affecté. Il s'agit d'une aide ponctuelle, mais qui peut s'étendre dans le cas du soutien à la veuve ou aux enfants orphelins.

Aides pour la construction d'une case ou achat de parcelles

Quand il s'agit de s'installer dans les quartiers périphériques, la contribution porte sur l'aide pour trouver une parcelle. Cet apport est nécessaire pour faciliter les relations lors de la transaction d'achat de la parcelle. Au cours de cette transaction, l'intervention d'un des membres des réseaux de famille ou d'amis est souvent requise à titre de recommandation auprès du chef de terre. Par ailleurs, quand il s'agit de bâtir la maison familiale, il est rarement question d'une contribution traduite en termes financiers, mais il s'agit surtout d'un apport en main d'œuvre, en matériel ou en matériaux de construction (*briques, tôles, ciment, etc.*) ;

Soutien de type institutionnel

Les soutiens de type institutionnel sont surtout basés sur des interventions à travers des projets pour aider les populations précaires; il s'agit de façon générale de la création d'emplois, d'octroyer des crédits bancaires, ou de programme d'aide alimentaire aux familles pour bénéficier de riz ou de céréales (*maïs ou blé*) tel que cela a été le cas dans nos deux zones d'études par le biais des ONG.

A l'issue de nos analyses, il ressort que l'insertion dans les différents réseaux est une affaire d'âge et d'affinité, compte tenu de la tranche d'âge de notre public cible (40-55 ans), certains réseaux sont plus actifs que d'autres. C'est pourquoi au niveau de nos deux zones d'études, certains réseaux comme ceux sportifs, association pour microprojets, bar, bibliothèque et écoles sont moins impliqués par nos actifs précaires, mais restent plutôt actifs pour une population plus jeune. Dans le tableau 4.2 ci-dessous, nous présentons le regroupement des réseaux sociaux actifs d'entraide et leur contribution.

Tableau 4.2 Regroupement des réseaux sociaux actifs d'entraide et leur contribution

Typologie des réseaux	Structure des réseaux	Types de relations	Cadre de localisation des réseaux sociaux	Apports et durées des contributions des réseaux sociaux
a) Le réseau principal	a-1. Réseaux à caractères familiaux et ethniques	Famille proche	Famille nucléaire avec un soutien affectif et matériel de manière continue et sur lesquels on peut toujours compter	Contributions : soutien par des visites, apport de nourriture, aides financières, achat ou prêt d'un moyen de déplacement ; dépose ou remorquage ; aides pour l'accès à l'emploi ; apprentissage d'un métier ; recommandation d'un membre de la famille à un poste, donner des conseils et directives ; contributions lors des cérémonies festives et lors des décès ; aides pour la construction d'une case ou à l'achat d'une parcelle ; une hérédité" de l'activité professionnelle particulièrement nette chez les artisans ; payer une ordonnance pour des soins médicaux.
		Famille élargie	Intègre les oncles, cousins et la famille d'une manière plus large	Ce réseau peut être sollicité de temps à autre pour une assistance ponctuelle. Il est souvent combiné aux membres de la région
		Famille de même village	Il élargit les ramifications des réseaux	Contributions : soutien par des visites occasionnelles, apport de nourriture, prêt d'un moyen de déplacement ; dépose ou remorquage ; aides pour l'accès à l'emploi, apprentissage d'un métier ; donner des conseils et directives ; contributions lors des cérémonies festives et lors des décès ; aides pour la construction d'une case ou à l'achat d'une parcelle.
		Ethnique ou Tribal	Facilitateurs de relations fonctionnelles à cause de l'affinité linguistique, ou au village d'origine	
b) Le réseau secondaire	a-2. Réseaux d'amis et voisins très proches	Ami d'enfance avec qui on a grandi		Parfois les deux familles étaient amis et les enfants le sont devenus eux aussi.
		Collègue ou Compagnonnage de travail assimilé aux relations d'affinités professionnelles.	Il y a un soutien affectif et matériel de manière continue et sur lesquels on peut toujours compter	Contributions : soutien par des visites, apport de nourriture, aides financières, achat ou prêt d'un moyen de déplacement ; dépose ou remorquage ; aides pour l'accès à l'emploi ; apprentissage d'un métier ; recommandation d'un membre de la famille à un poste, donner des conseils et directives ; contributions lors des cérémonies festives et lors des décès ; aides pour la construction d'une case ou à l'achat d'une parcelle ; donner gracieusement la somme nécessaire pour prendre un taxi ou un bus ; remettre de la marchandise à crédit pour soutenir un ami commerçant ; payer une ordonnance pour des soins médicaux,
		Voisin très proche (à l'intérieur du quartier ou dans un quartier très proche)	Proximité résidentielle et favorise l'entraide de proximité entre résidents d'une même concession ou d'un même quartier.	
		Ami éloigné	Proximité relationnelle faible malgré la proximité résidentielle	Ce réseau peut être sollicité de temps à autre pour une assistance ponctuelle, mais pas trop souvent
	b-1. Réseaux d'amis et voisins éloignés	Voisin de quartier ou vivant dans la	Proximité relationnelle faible malgré la proximité	Contributions : soutien par des visites occasionnelles, apport de nourriture, prêt d'un moyen de déplacement ; aides pour l'accès à l'emploi, donner des conseils et directives ; contributions lors des

		même concession	résidentielle	cérémonies festives et lors des décès ; aides pour la construction d'une case ou à l'achat d'une parcelle
c) Les réseaux accessoires	c-1. Réseaux institutionnels	Autorité coutumière,	Ces réseaux sont inscrits dans la mouvance de l'autorité coutumière	Il s'agit de relations de type clientéliste et latent, pouvant être activées de manière aléatoire Contributions : jouer un rôle consultatif ; Vente des parcelles
		Chef de village		
		Chef de terre		
		Notables		
	c-2. Réseaux issus des lieux de fréquentation et des places publiques,	Autorité économique	Ces réseaux sont inscrits dans la mouvance de l'autorité coutumière Clientélisme économique ou milieu des affaires Clientélisme politique	Il s'agit de relations de type clientéliste et latent, pouvant être activées de manière aléatoire Contributions : jouer un rôle consultatif ; Il s'agit de relations de type clientéliste et latent, pouvant être activées de manière aléatoire Contribution : Soutien institutionnel d'aide à la mobilité par la réalisation d'ouvrages dans le quartier ; création d'emplois ; octroyer des crédits bancaires ; insertion professionnelle, Il s'agit de relations issues des lieux de fréquentation et pouvant être activées de manière aléatoire Contribution : transmettre des informations à un autre actif pour trouver du travail ;
		Autorité politique,		
		Écoles		
		Bibliothèque		
	c-3. Réseaux associatifs et groupes de solidarité	Bar, restaurant, groupes divers	Ces réseaux sont constitués à partir des lieux de fréquentation	
		Marché, magasins		
		Associations ayant un caractère financier (Tontines)		
		Association pour microprojets		
c-4. Les réseaux coreligionnaires	ONG constitués à partir des milieux associatifs	Ces réseaux sont constitués à travers les partenariats à la coopération et au développement. Clubs de rencontre ou clubs sportifs. Entraide soit auprès du responsable soit auprès des collègues	Il s'agit de relations de type associatif pouvant être activées de manière aléatoire et ponctuelle Contribution : Programme d'aide alimentaire aux familles pour bénéficier de riz ou de céréales (maïs ou blé) Il s'agit de relations de type associatif pouvant être activées de manière aléatoire et ponctuelle Contribution : Transmettre des informations à un autre actif pour trouver du travail ; Il s'agit de relations de type associatif pouvant être activées de manière aléatoire et ponctuelle Contribution : allant rendre visite et même apporter un soutien à la mobilité des captifs membres de ce réseau	
	Association sportive ou d'appartenance discrète			
	Autorité religieuse (église, mosquée)			

Source : l'auteur

Conclusion du chapitre 4

Dans la vie quotidienne des actifs précaires, les réseaux sociaux jouent un rôle important et constituent un outil essentiel pour l'emploi et la mobilité. A cet égard, les actifs qui sont « mobiles » sont en général plus ouverts aux idées nouvelles et s'intègrent dans plusieurs réseaux sociaux, qu'ils différencient au gré de leurs espaces de mobilité. Cependant, les actifs « sédentaires » évoluent dans un rayon de mobilité plus étroit. Leur champ relationnel est plus étroit et reste marqué par les réseaux de proximité. Dans ces deux groupes, les actifs savent vers qui ils peuvent solliciter de l'entraide, mais il y a aussi parmi eux, ceux qui vivent de façon autarcique. Ceux-là ont besoin d'acquérir le « réflexe réseau », mais l'idéal est d'éviter la myopie sélective¹⁰⁷, mais d'avoir un esprit d'ouverture.

Dans les relations de voisinage, le manque de loyauté, de respect ou de discernement peut réduire la confiance que les gens ont entre eux. Après avoir fait l'analyse des différents réseaux ainsi que leur contribution, nous constatons en effet l'importance du réseau d'amis et de voisins proches. Nos analyses mettent en évidence le fait que ce ne sont pas seulement les liens forts de parenté (*constitués par le réseau principal*) qui sont les seuls à produire un apport considérable. Il ressort que la durée de la contribution des réseaux sociaux dans le temps varie selon le type de réseau et selon le type d'aide qui est apportée. La source de l'aide peut être diversifiée et la durée est souvent plus longue pour les aides en provenance des réseaux de familles, celle-ci peut s'étaler sur plusieurs années jusqu'à ce que la personne soit autonome et ait par exemple les moyens de se procurer un moyen de déplacement.

Nos résultats montrent que la forte augmentation des amplitudes de déplacements est liée non seulement à l'accès aux emplois, mais aussi aux engagements en lien avec les réseaux sociaux de famille. Il s'avère que les actifs qui travaillent en ville tout en demeurant dans les quartiers périphériques soutiennent aussi la famille au village. Il en résulte une augmentation des charges familiales des actifs précaires, ce qui en d'autres termes vient alourdir leurs enjeux de survie, car ils luttent sur deux fronts : nourrir la famille qui est à Ouagadougou et soutenir aussi la famille élargie qui est restée au village. Notre hypothèse découle du fait que les liens de solidarité qui existent à partir des réseaux d'amis et de voisinages (*réseaux secondaires et accessoires*), dans les quartiers périphériques de Ouagadougou, sont prédominants et souvent plus actifs que les liens de famille. Il est évident que la proximité spatiale pour ceux qui vivent dans la « *la même cour* », permet aussi aux actifs des quartiers périphériques à mieux se connaître. En faisant l'analyse des deux zones, il ressort qu'un actif bénéficie simultanément de l'apport de plusieurs réseaux sociaux dans les

¹⁰⁷ Eviter la myopie sélective consiste à tisser des relations avec des gens, peu importe leur niveau hiérarchique. Pour cela, il vaut mieux éviter de porter plus d'attention à certaines personnes qu'à d'autres.

deux zones d'études. Les quelques particularités que nous pouvons identifier entre les deux zones sont : ***dans la zone A, la prédominance revient au réseau principal de famille qui occupe 90% de notre échantillonnage de ladite zone***, dont les apports sont variables entre apports d'argent, nourriture, visite, hébergement et emploi. Par contre le réseau d'amis et de voisinage est faiblement représentatif et comprend essentiellement le soutien d'aide pour trouver du travail ainsi que les apports de nourriture, visites, hébergement (*les apports en argent sont limités dans ce réseau*). Les réseaux associatifs sont très présents à cause des ONG « Croix Rouge » et « PAM » dont la contribution a eu l'effet d'une bouffée d'oxygène, malheureusement leur intervention a été fortement limitée dans le temps. Après le réseau associatif par les ONG, le quatrième réseau actif dans la zone A est le réseau des coreligionnaires dont le soutien est diversifié. Les réseaux les plus faibles dans la zone sont les réseaux institutionnels et ceux issus des lieux de fréquentation qui sont presque inexistants pour notre échantillonnage.

Si nous faisons la comparaison ***avec la zone B, il ressort que cette fois la prédominance revient au réseau principal d'amis et de voisinage qui occupe 93% de notre échantillonnage des actifs dans cette zone. Le réseau principal de famille est faiblement représentatif dans cette zone.*** Ce réseau d'amis et de voisinage joue à l'identique le même rôle (*dont les apports sont variables entre apports d'argent, nourriture, visite, hébergement et emploi*) que joue le réseau de famille dans la zone A, mais ce réseau reste assez limité sur les apports en argent, et quant au réseau de famille en zone B, il garde les mêmes attributions qu'en zone A mais son intensité reste comparativement faible.

Cette particularité qui se dégage sur notre terrain d'études, met en évidence que deux zones qui ont des similarités du point de vue de leur forme urbaine (il s'agit des quartiers périphériques qui ont plusieurs points en commun), mais qui pourtant sont marqués par une différence du type relationnel des populations qui les composent. En faisant le croisement de nos données entre les deux zones, il ressort que la zone B qui est plus loin du centre-ville reste caractérisée par des liens de solidarité plus forts au niveau des réseaux d'amis et de voisinage. Cette forte intensité des réseaux hors famille nous mène vers une proposition de réponse. Alors que plusieurs auteurs considèrent que le maillon faible de ces réseaux est constitué par la précarité, nous trouvons cependant à l'issue de nos analyses que *la précarité reste comme un ciment communautaire de ces populations précaires*, c'est ce qui se dégage de la situation de la zone B où le ciment communautaire est renforcé à travers les liens de solidarité, d'entraide et par la compréhension mutuelle au sein des populations. Ces liens se développent dans le temps et demeurent une source de cohésion sociale dans les quartiers périphériques de Ouagadougou. Par ailleurs, ces liens sont plus forts pour les populations les plus anciennes

qui habitent dans le quartier depuis plusieurs années et à travers lesquelles plusieurs imbrications se sont produites tels que des mariages et des liens d'amitié.

Le fait de mettre un vélo à la disposition d'un voisin qui se déplace à pied contribue à favoriser son accessibilité urbaine qui est une condition indispensable pour accéder à la richesse urbaine. En faisant l'analyse des trajectoires de vie des personnes interviewées, *la notion de compétence* intervient comme étant un facteur fondamental à l'intégration urbaine. Les personnes qui ne parviennent pas à tirer profit des réseaux sociaux par leur isolement individuel, c'est une auto-limitation de ces actifs qui s'enferment, car ils ne peuvent avoir une *bonne appréhension des enjeux et des opportunités* qui se présentent en termes d'emplois par exemple.

A cet effet il se dégage de nos analyses qu'une bonne maîtrise des réseaux sociaux qui sont à la portée d'un actif précaire constitue également une compétence non négligeable dont dépend la vie quotidienne de ces populations dans les quartiers périphériques de Ouagadougou, ceci a été aussi confirmé par A. Simone (2005) pour le cas de Douala. Cette maîtrise des réseaux sociaux implique une capacité d'adaptation de la part des actifs précaires et est importante au même titre que se déplacer et de s'orienter dans l'espace urbain, qui sont des facteurs de motilité les plus en vue. Elle favorise une meilleure anticipation ou projection de soi dans l'espace urbain. Une des limites qui est ressortie de nos analyses en rapport avec notre population cible est liée aux facteurs culturels qui agissent sur ces populations précaires à travers l'ensemble de leur expérience de vie. Le changement de milieu de vie entre le village et la capitale Ouagadougou a des effets d'entraînement entre les repères culturels en lien avec la vie au village et le référentiel urbain qui suscite de nouvelles interactions sociales.

Un actif qui parvient à saisir toutes les opportunités issues des réseaux sociaux existants peut sortir harmonieusement de cet univers de la précarité. Eu égard à ce qui précède, nos analyses ont montré qu'à travers les réseaux sociaux un actif précaire peut sortir de la précarité ou de la mobilité de survie et franchir le processus qui conduit à la mobilité de subsistance, à l'épargne et à l'investissement. Tout est question d'accéder au bon réseau et au bon moment. Cependant, nous abordons dans le chapitre qui suit, la question des situations imprévues dans la vie des actifs précaires de Ouagadougou, contexte dans lequel les réseaux sociaux sont également actifs.

CHAPITRE V

IMPACT DES SITUATIONS IMPRÉVUES SUR LA MOBILITÉ

Introduction

Dans le présent chapitre, nous faisons l'analyse de la manière dont les situations imprévues¹⁰⁸ affectent la vulnérabilité des populations précaires dans leur mobilité. Les objectifs poursuivis dans cette analyse consistent à faire l'évaluation des trajectoires de vie, des causes et obstacles générés par ces imprévus qui peuvent être en rapport avec plusieurs aspects impliquant la vie des actifs précaires. Il s'agit de prendre en compte l'origine de ces situations et d'en évaluer les effets induits ou les conséquences générées sur la capacité de mobilité des populations cibles. Selon J.P. Fitoussi (2004), la capacité de déplacement des individus restreint ou élargit l'horizon de leurs possibles, selon les stratégies pour accéder aux ressources urbaines.

Il convient de considérer chacune de nos deux zones d'études avec ses quartiers constitués par des rues, qui sont des trajectoires spatiales ou des aires de mobilité, comme étant des espaces de vie. Dans, où évoluent les populations précaires suivant leurs trajectoires de vie et leurs différentes activités qui y sont des sources de la dynamique urbaine. *Aussi faudrait-il s'efforcer de mêler à cette triple dimension (espace-temps-activités), la graduation des temporalités (court, moyen et long terme) et les situations imprévues qui interviennent au parcours en modifiant les trajectoires de vie des populations précaires par des effets d'amplification de leur pénibilité.* Dans ce contexte de précarité, où les situations imprévues viennent entraver les conditions de vie et la mobilité, avec un effet d'amplification de la pénibilité, à travers une combinaison de facteurs autour desquels se dégage la question de lutte pour la survie et celle de la capacité de mobilité des populations précaires.

Notre analyse repose sur le débat de la précarité et sur des enjeux de survie et consiste à prendre en compte la mobilité sous contrainte des actifs précaires face à un événement

¹⁰⁸Par situation imprévue, nous entendons toute circonstance, événement ou situation hasardeuse voire par inadvertance, qui vient affecter la mobilité et les conditions de vie des actifs précaires.

majeur qui intervient dans leur trajectoire de vie, pouvant affecter aussi bien leur capacité de déplacement ainsi que leur bassin résidentiel. Nous avons défini la précarité comme étant en rapport avec le manque de ressources diverses et le processus qui y conduit est lié à une multitude de situations extérieures à un individu, qui sont susceptibles de le rendre plus pauvre. Pour cela, nous avons mis au centre de notre hypothèse le fait que les trajectoires et les modes de vie sont des déterminants qui agissent sur la mobilité. Nous considérons par ailleurs qu'un événement intervenu dans la trajectoire de vie, peut être à l'origine du bouleversement qui entraîne davantage les populations cibles dans la précarité. A cet effet, pour comprendre le contexte d'un actif précaire, nous avons besoin de cerner sa trajectoire de vie ainsi que les incidents qui l'ont affectée. Ces critères permettent de comprendre pourquoi un actif peut se retrouver à 40-55 ans à pied ou à vélo et dans le seuil de la mobilité de survie.

Le résultat attendu dans notre démarche consiste à développer une articulation entre ces différentes situations extérieures et la question de pénibilité face à la mobilité. En considérant la pénibilité parmi les indicateurs ou déterminants¹⁰⁹ de la mobilité de survie, nous mettons finalement en lien les effets induits par ces situations imprévues et nos quatre seuils de mobilité qui en sont affectés¹¹⁰. Compte tenu du manque de littérature sur cette question en rapport avec le contexte de la ville de Ouagadougou, nos analyses sont développées dans une approche inductive. Nous mettons en lien les situations imprévues avec la dynamique urbaine et les enjeux de gouvernance dont les questions du relogement des sinistrés et de l'expropriation des populations pour cause d'utilité publique demeurent des préoccupations majeures. A cet égard, la politique nationale de l'habitat et de développement urbain (PNH DU) mise en place à Ouagadougou par le Ministère de l'habitat et de l'urbanisme du Burkina Faso et adoptée depuis le 7 mai 2008, s'est fixée comme objectif de créer des conditions pour l'amélioration du cadre de vie des populations urbaines, en renforçant la contribution de la ville de Ouagadougou à la lutte contre la pauvreté. Cette PNH DU a été dotée d'un Plan décennal 2009-2018 qui couvre les différentes échelles urbaines qui sont *le quartier, l'arrondissement et la commune urbaine*. Notre population cible est âgée de 40 à 55 ans et reste marquée par : une diminution des forces à cause de l'âge, un faible niveau de scolarisation qui limite leur insertion professionnelle et le fait qu'une situation imprévue qui vient démolir tous les efforts entrepris laisse des effets considérables souvent difficiles à surmonter, tel est l'objectif central de nos analyses dans ce chapitre qui est structuré en deux sections. Dans la section 5.1, nous faisons l'analyse des différentes situations imprévues et dans la section 5.2, nous abordons la question des effets induits par les situations imprévues sur la mobilité spatiale des actifs précaires.

¹⁰⁹Nous avons défini les déterminants de la mobilité de survie comme étant une combinaison de : la pénibilité, le contexte social et professionnel et le niveau des revenus.

¹¹⁰Nous considérons que les situations imprévues affectent les stratégies de mobilité et les 4 seuils de mobilité qui sont : la mobilité de survie, la mobilité de subsistance, la mobilité d'épargne, et la mobilité d'investissement.

5.1 SITUATIONS IMPRÉVUES ET ANALYSE DES EFFETS

Dans l'élaboration des stratégies de mobilités urbaines entre les quartiers centraux et ceux de la périphérie, les modes de transport (modes actifs de transport, transports collectifs et l'automobile) sont considérés comme étant des véritables ressources, dont toute forme de privation ou de modification du degré d'accessibilité entraîne des effets induits sur la vie des populations précaires. Pour cette raison, nous mettons en exergue dans nos analyses l'importance de l'articulation entre **« trajectoires de vie/capacité de mobilité/situation imprévue »**, à travers laquelle se dégage la manière dont un actif précaire parvient à faire face devant une situation imprévue qui vient détruire en quelques instants le fruit de plusieurs années de travail, sachant que ces populations précaires sont à un âge où elles ne peuvent plus tout recommencer. Leurs activités lucratives sont souvent considérées comme étant des activités de survie et malgré tout cela, nous voulons voir comment ces actifs précaires font pour se relever et ensuite remonter la pente compte tenu de leur tranche d'âge qui est de 40-55 ans.

Dans le cas où un imprévu s'invite dans la trajectoire de vie d'un actif précaire, *considéré comme étant une personne en âge de travailler, vivant dans les quartiers périphériques, dans des conditions de pauvreté*, sa situation ne peut que s'empirer, car cet actif fait déjà face aux enjeux de survie, et quand cette situation vient de surcroît affecter sa mobilité alors qu'il doit justement se déplacer pour répondre à ses besoins vitaux, il apparaît dans sa trajectoire de vie ce que nous qualifions de **« processus d'installation de zones de rupture »**. Ce processus se traduit par l'abandon de certains espaces de vie et de mobilité (*par exemple le fait d'abandonner le bassin résidentiel suite à un incendie ou une inondation ou le fait d'effectuer une mobilité spatiale vers une nouvelle zone de relogement*), cela implique une augmentation des distances de déplacement pour revenir sur les lieux de certaines activités quotidiennes que l'on continue d'exercer sur l'ancien site. Il se produit aussi de nouvelles transformations dans l'espace de vie de ces actifs précaires occasionnant **« des ruptures de leur tissu relationnel »** qui jadis était de proximité (*réseau familial de proximité, réseau d'amis ou relations de voisinage, etc.*). Ce processus de rupture entraîne inévitablement des modifications dans les trajectoires de vie.

Les situations imprévisibles que nous abordons dans ce chapitre sont de plusieurs natures et les variables que nous prenons en compte dans nos analyses sont en rapport avec : **le cadre social ou le contexte familial** (*cas de maladie, la perte du mari ou perte d'un membre de la famille, dont le décès vient avaler le fond de commerce, affectant la capacité de mobilité*) ; **le bassin résidentiel** (*déguerpissement par les autorités de la Commune, cas des incendies ou cas des inondations qui ont eu lieu à Ouagadougou le 1^{er} septembre 2009 ou autres catastrophes naturelles affectant le lieu d'habitation*) ; **le moyen de déplacement** (*du vol survenu sur le vélo ou la moto*) ; **la situation économique et financière affectant le moyen**

*de production ou l'activité professionnelle, il s'agit de la dégradation des produits de commerce suite à une mauvaise conservation, perte du capital d'investissement suite à une faillite, cela peut dépendre des modes de gestion d'un commerçant par exemple qui n'a pas su identifier ni saisir les opportunités en présence; des crédits qui ont été octroyés aux populations du quartier et qui sont restés non recouverts, venant ainsi paralyser le fonds de roulement de toute l'activité, conséquences du vol de la charrette, de l'âne, des outils de travail, vol de la marchandise dans la boutique, l'atelier ou dans le magasin de vente. Par ailleurs, il y a aussi les guerres civiles en lien avec le conflit national, transfrontalier, ou d'origine internationale, voire des émeutes de la faim. Nous qualifions ces différentes situations imprévues comme étant « **des amplificateurs de la pénibilité** ».*

Un actif peut se retrouver face à une situation isolée, mais il peut aussi affronter simultanément une combinaison des différentes situations susmentionnées qui viennent affecter la capacité de mobilité. Il en résulte une réduction du rayon de mobilité et un renforcement de la pénibilité des actifs précaires. Les effets générés par ces situations imprévues ci-dessus sont susceptibles de les rendre encore plus pauvres. Pendant que plusieurs actifs tombent dans la fatalité face à une situation imprévue, d'autres utilisent des stratégies, parfois contraignantes pour contrer ce qui est perçu comme une menace ou comme un frein à leur mobilité, pour améliorer leurs conditions de vie. Nous abordons l'analyse de ces situations imprévues dans la présente section que nous avons organisée de la manière suivante : 5.1.1 Les situations imprévues en rapport avec le contexte social et familial, 5.1.2 Les situations imprévues en rapport avec les enjeux économiques et financiers, 5.1.3 Les situations imprévues en lien avec le bassin résidentiel et dans la sous-section 5.1.4, nous abordons la question du relogement des actifs suite aux sinistres.

5.1.1 Les situations en rapport avec le contexte social et familial

Dans cette sous-section, nos analyses portent sur les situations imprévues en rapport avec le cadre social et familial. Il s'agit des cas suivants : *cas de santé, pression exercée par la famille, cas de décès des membres de la famille* dont le décès vient affecter les activités et la capacité de mobilité. A cet effet, nous mettons en évidence le fait que les relations familiales constituent un enjeu considérable dans les stratégies de mobilité, car des articulations interviennent fortement dans les projets individuels et collectifs avec des imbrications avec la cellule familiale. Dans ces imbrications, la capacité de mobilité devient un facteur déterminant. L'analyse plus approfondie du contexte social et familial nous a conduits vers un groupe d'actifs dont les trajectoires de vie mettent en évidence leur migration vers la Côte d'Ivoire, où ils ont séjourné pour y travailler. Plusieurs parmi eux sont revenus au Burkina Faso

précipitamment, à la demande d'un ou de plusieurs membres de leur famille, leur exigeant de revenir au pays de peur qu'ils s'éternisent à l'étranger, mettant ainsi fin à leur migration sous un prétexte familial. Cette décision prise hâtivement sous contrainte familiale a eu des implications sur l'épanouissement même de plusieurs actifs précaires qui ont du tout abandonné. Ces interactions dans les réseaux de famille montrent que *plusieurs actifs sont « pris en otage » pour des raisons familiales* comme nous pouvons le constater dans les témoignages suivants :

J'étais parti à 17 ans dans la ville d'Abidjan en Côte d'Ivoire où j'ai d'abord travaillé comme cuisinier avec des prêtres et ensuite j'ai appris la couture pendant 4 ans de 1965 à 1968, ensuite j'ai ouvert mon propre atelier que j'ai géré entre 1968 et 1979 et je gagnais environ 40.000 francs CFA/mois (80\$ USA/mois). A la fin de 1979, mes parents ont commencé à me faire pression de revenir au Burkina, car selon eux j'ai trop duré là-bas en Côte d'Ivoire. J'ai accepté de faire la volonté de mes parents et à mon retour, j'ai essayé de relancer mon atelier au village, mais ça n'a pas marché, je suis venu m'installer à Ouagadougou, mais le revenu était faible, je me suis découragé et j'ai acheté une charrette pour faire du commerce...aujourd'hui je ne gagne plus ce que je gagnais avant, j'ai tout perdu...(P05), (D52).

Dans ce contexte, les sentiments sur la base desquels sont établis les liens au sein de ces réseaux de famille sont souvent d'ordre affectif et viennent annihiler le fondement même de la réussite en ramenant au bas de l'échelle plusieurs actifs qui veulent sortir de la précarité. Cet agissement est lié au fait que les sentiments prennent le dessus par rapport à certaines décisions prises par les populations précaires. Parmi ces actifs partis en Côte d'Ivoire selon notre échantillon, il se dégage un autre groupe qui est constitué de ceux qui ont du mettre fin à leur périple, suite à un retour précipité au Burkina Faso, à cause d'un membre de la famille qui était malade ou décédé, après cela ils ne sont plus jamais repartis à l'étranger.

...Je suis allé en Côte d'Ivoire en laissant ma femme et les enfants au Burkina Faso, mais j'ai reçu une lettre m'annonçant qu'un de mes enfants était décédé et je suis revenu de toute urgence prendre ma femme et le reste des enfants et nous sommes retournés ensemble en Côte d'Ivoire... Quelque temps après, j'ai reçu une autre lettre m'annonçant le décès de mon papa, je suis revenu avec toute ma famille au Burkina Faso et le peu d'économies que j'avais réalisées, tout est parti dans les funérailles de mon père et je me suis appauvri à la suite de toutes ces épreuves.....(P38), (D21), (D37).

Une illustration assez particulière est le cas de cet actif qui habitait confortablement dans une maison de la zone urbanisée¹¹¹, suite au décès de ses deux enfants dans cette maison pour cause de maladie, cet homme a décidé de vendre cette concession pour retourner dans les quartiers périphériques sous prétexte qu'une malédiction planait dans ladite maison.

Je vivais derrière la Mairie de Boulmiougou dans une belle maison avec clôture et dans cette maison, j'ai perdu deux de mes enfants qui sont morts de façon mystérieuse et suite à cela, j'ai décidé de vendre cette maison et de venir m'installer ici dans les quartiers précaires pour tout recommencer à zéro, pour fuir le malheur....(P11).

Cet exemple ci-dessus montre comment un actif qui était sorti de la précarité y retourne pour des raisons purement émotionnelles en rapport avec certaines croyances sur la malédiction d'un lieu d'habitation. Cet abandon d'une condition de vie confortable pour retourner dans la précarité des quartiers périphériques met en évidence dans nos analyses la pertinence d'un processus de précarisation que nous qualifions de « *processus de la précarisation à l'envers*¹¹² ». Ces enjeux familiaux entraînent inévitablement des modifications sur les trajectoires de vie, sur les conditions de vie et même sur les aires de mobilité. Par ailleurs, nous avons des cas de santé qui ont également des influences sur la situation des actifs précaires en lien avec les réseaux de famille comme cela ressort dans les témoignages suivants :

....J'ai fait plusieurs métiers dont la couture et le tissage manuel, mais à la suite d'un accident qui a affecté ma colonne vertébrale, je ne pouvais continuer à exercer ces activités, je me suis reconvertie dans la vente de la boisson locale appelée « dollot », et je vends juste à côté de ma maison..., maintenant je gagne moins qu'avant....(P012).

...Quand j'ai arrêté mon travail dans la maçonnerie et dans le nettoyage, je me suis lancé dans le commerce des matériaux de construction à l'aide d'une charrette, mais je me suis facturé un pied et à cause de cela, je suis paralysé, ... c'est mon épouse qui apporte l'argent pour la famille, car ma mobilité est réduite, je ne peux plus aller au-delà des limites du quartier....Le travail que je souhaite faire c'est l'élevage que je peux exercé sur place à domicile, mais je n'ai pas de fonds pour démarrer.....(P13).

...Mon mari a été victime d'un accident et c'est moi qui gère les besoins de la famille...(P14).

¹¹¹ A la différence des quartiers spontanés, ceux urbanisés correspondent aux quartiers situés dans une zone lotie et viabilisée, c'est-à-dire équipée de réseaux divers (voiries, eau potable, électricité et téléphone).

¹¹² Dans nos analyses, nous avons défini la précarité comme étant générée par la pauvreté. Le cas de la précarisation à l'envers correspond à la situation d'une personne qui quitte soit volontairement soit par inadvertance le confort et l'abondance pour retourner dans la précarité.

...J'ai ouvert une boutique pour faire du commerce de pièces détachées pour automobile, ensuite mon fils est tombé gravement malade et pour le soigner, j'ai puisé dans le fonds de commerce, à cause de cela, je suis en faillite jusqu'à ce jour...(D10).

...Je travaille comme gardien, après avoir fait des économies, je suis tombé malade et pour me soigner j'ai tout dépensé...depuis-là je n'arrive plus à évoluer...(D19), (D62).

...J'ai eu dans la même année 3 de mes enfants qui étaient malades et 2 d'entre eux sont décédés, cette situation m'a fait beaucoup dépenser et je n'ai plus rien...(D35).

Une situation imprévue en lien avec la santé entraîne des charges financières imprévisibles qui viennent grever les ressources budgétaires disponibles au sein des foyers précaires. Suite à cela, il se produit un renforcement de la précarité qui affecte aussi bien la vie des ménages que leur capacité de mobilité. Par ailleurs, nous avons identifié dans nos analyses le cas des populations qui ont dû vendre leur seul moyen de déplacement (*vélo ou moto*), pour faire face aux besoins de la famille, dont ils ne pouvaient s'affranchir par manque d'argent, comme en témoignent les actifs précaires ci-dessous :

...De retour de Côte d'Ivoire où j'ai travaillé pendant 4 ans dans les plantations d'hévéa, j'ai acheté un vélo que j'ai été obligé de revendre après m'en être servi pendant 4 ans car la famille n'avait plus rien à manger...aujourd'hui je suis à pied...(D02), (D41), (D54).

...J'ai acheté une moto en 1987 que j'ai revendue en 1998 pour pouvoir payer les frais de scolarité de mes enfants, ...jusqu'à ce jour je n'ai même pas de vélo....(D55).

...Je travaille comme maçon et j'ai pu m'acheter une moto, ensuite ma femme est tombée gravement malade, comme je n'avais pas d'argent, j'ai vendu ma moto pour la soigner, malgré cela, elle est décédée à la suite de cette maladie...j'ai ainsi perdu et la moto et tout mon argent et ma femme.... (D07)

Dans nos analyses des situations imprévues en lien avec le cadre social et familial, nous avons ensuite pris côte à côte la situation des deux zones d'études pour voir dans une approche comparative, comment ces questions en lien avec le cadre social et familial affectaient de façon plus prononcée l'une ou l'autre des deux zones. Cette analyse comparative met en évidence les personnes les plus affectées par les *cas de santé, pression exercée par la famille, cas de décès des membres de la famille* et dont le décès vient affecter leurs activités et leur capacité de mobilité. Ces personnes sont réparties comme cela ressort dans la figure 6-1 ci-dessous dans laquelle nous comparons les deux zones d'études.

Dans la zone A, l'effectif des hommes qui se déplacent à vélo est de 4/19 soit 21% dont l'âge est supérieur à 40 ans contre 10% pour les hommes qui se déplacent à pied. L'effectif

des femmes à vélo est de 20% dont l'âge varie de 40-55 ans contre 4/12 soit 33% pour les femmes qui se déplacent à pied en zone A. Dans le cas de la zone B, nous avons 8/20 soit 40% des hommes à vélo âgés majoritairement entre 40-55 ans contre 9% d'hommes qui marchent. Nous avons par ailleurs 3/15 soit 20% de femmes à vélo contre 3/18 soit 17% de femmes qui se déplacent à pied comme cela se dégage dans la figure 5.1 ci-dessous.

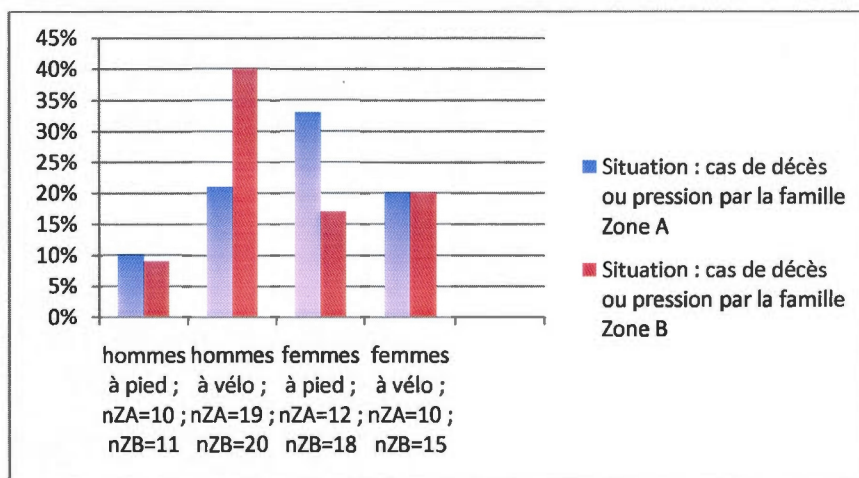


Figure 5.1 Situations en lien avec le cadre social et familial Zone A et B (*nZA* = nombre d'actifs de la zone A ; *nZB* = nombre d'actifs de la zone B) *Proposé par l'auteur*

Dans cette analyse, ci-dessus, la valeur la plus significative revient aux 40% d'hommes à vélo de la zone B, dont la majorité est âgée de plus de 40 ans. Dans ce groupe, plus de 50% de l'effectif fait face à des charges familiales supérieures aux revenus. Ces charges sont surtout liées aux soins de santé et aux décès des membres de la famille dont la couverture des frais a poussé quelques actifs précaires à vendre leur moyen de déplacement (leur vélo ou leur moto). Cette analyse montre la manière dont les enjeux de mobilités sont pris en otage face aux situations imprévues issues des enjeux familiaux (et qui sont particulièrement liés à la santé ou au décès des membres de la famille).

5.1.2 Les situations imprévues en rapport avec les enjeux économiques et financiers

Dans le cadre des situations imprévues en rapport avec les enjeux économiques et financiers, les effets induits sur la mobilité se manifestent soit directement soit indirectement selon le contexte. Il ressort de nos analyses que plusieurs actifs précaires font face à une charge familiale qui est supérieure à leurs revenus. Dans ce débat, la capacité de mobilité intervient à deux échelles : dans le cas des personnes qui se déplacent à pied d'une part et dans le cas de ceux qui possèdent un moyen de déplacement, mais dont la charge familiale devient insurmontable. Dans ces deux cas, quand l'assiette financière disponible est fortement

limitée face aux enjeux familiaux et face aux besoins quotidiens, nos actifs précaires se retrouvent comme dans un étau. Au-delà de ces épreuves, arrivent des situations imprévues en lien avec les enjeux économiques qui conduisent simplement à l'asphyxie, comme nous pouvons le constater dans les cas suivants : 5.1.2.1 cas des charges familiales 5.1.2.2 cas de vol du moyen de déplacement et 5.1.2.3 cas de conflits.

5.1.2.1 Cas de situations imprévues liées à la charge familiale

Nous analysons dans ce paragraphe, les situations imprévues en lien avec la charge familiale ou en lien avec l'activité exercée, qui empêchent tout simplement d'évoluer. Partant du principe que les trajectoires et les modes de vie agissent sur la mobilité, nous considérons que la capacité de se déplacer demeure la condition de base pour accéder à la richesse urbaine. S'il s'avère qu'un actif soit précaire avec une faible capacité de mobilité et s'il fait également face à une charge familiale excessive, quand s'en vient subitement une situation imprévue à caractère économique qui vient amplifier tout le lot, la précarisation s'amplifie, réduisant davantage les possibilités d'accès aux ressources urbaines comme cela ressort des témoignages suivants :

...Mon père est décédé alors que j'étais encore petit et c'est moi qui gère toute la famille qui se trouve au village,... Je n'ai pas d'économie et cette charge m'empêche d'évoluer...(D24).

...Je travaille dans le gardiennage et mon salaire ne suffit pas pour faire face aux besoins de la famille, à cause de cela je n'ai pas d'économie et je ne peux rien payer d'autre que la nourriture pour nourrir la famille(D04) ; (D05) et (D08).

La question du genre revêt un caractère particulier vu le poids familial qui repose sur les femmes veuves, et compte tenu des différentes formes de pénibilités et de limitations auxquelles celles-ci sont dorénavant assujetties. C'est ainsi qu'au moment où une situation imprévue intervient dans les trajectoires de vie de ces femmes, plusieurs d'entre elles ont des difficultés pour s'en remettre et pouvoir évoluer. A cet effet dans leur cas l'hypo-mobilité s'amplifie et plusieurs d'entre elles ne pourront jamais se payer un vélo sans une aide extérieure. Leur faible mobilité et le poids de la charge familiale les contraignent à exercer des activités de proximité à domicile, comme cela ressort des témoignages ci-dessous :

...Je suis veuve et à cause des charges de la famille, je n'arrive pas à payer les frais de scolarité de mes enfants ...pour cette raison, ils ont été renvoyés de l'école...(D43).

...Mon mari est décédé en Côte d'Ivoire.... Pour faire mon petit commerce, je vends devant la maison et c'est dans les bénéfices que je gagne que je paie les frais de scolarité et à cause des charges de la famille qui sont importantes, je suis tombée en faillite...Je ne peux pas payer un vélo, car je dépense plus que je ne gagne... (D017).

Je suis partie du village à 12 ans pour venir à Ouagadougou et j'habitais avec mon oncle et je me suis mariée très jeune....Mon mari est décédé en me laissant avec 5 enfants en charge... A cause de la charge familiale, je n'ai jamais pu me payer un vélo...(P07) et (D11).

Depuis que mon mari est décédé, je fais du commerce au marché et je vends la bouillie devant l'école pour prendre soin de la famille...Seulement le peu que je gagne, je dépense tout pour les besoins de la maison et je n'ai aucune économie ...(P07), (D25), (D26).

....et je bouffe même le capital et je ne sais comment faire, car les mêmes aliments que j'achète pour le commerce, je les prépare pour donner aux enfants..... (P22) et (P29).

...A cause de mes faibles revenus, je n'arrive pas à payer les frais de scolarité de mes enfants, la solution que j'ai trouvée consiste à diminuer la quantité de nourriture des enfants afin de faire des économies pour payer leurs frais de scolarité...Malgré cela, ça ne suffit pas à couvrir le montantC'est pourquoi je n'ai pas de vélo jusqu'à ce jour...(P25),

. ...Lors de mon accouchement, j'ai payé le trousseau pour le bébé et toutes mes économies sont parties ...il ne me reste plus rien pour payer mon vélo...(D29).

Certaines femmes se retrouvent dans la position de responsable du ménage suite à un handicap de leur mari, cette dame nous en parle :

*...Mon mari est tombé avec son vélo dans un trou, il ne peut plus travailler et ce que je gagne est totalement consommé pour couvrir les charges de notre famille...(P27), (D27), (D28). **

Dans le cadre des situations imprévues en rapport avec les enjeux économiques et financiers, nous avons identifié des situations en lien essentiellement avec l'activité exercée, tel le cas de perte d'activité. Dans cette situation, certains actifs parviennent à se reconvertir dans d'autres domaines d'activités, mais l'âge de la population cible présente un frein pour quelques personnes qui souhaitent se reconvertir dans d'autres activités comme le mentionne le témoignage suivant :

...Après ma formation en cuisine j'ai travaillé pendant quelques années comme cuisinier dans les mines et après ça, les mines ont fermé, c'est ainsi que j'ai perdu mon emploi, ils nous doivent jusqu'à ce jour 3 mois de salaires impayés. Je ne trouve plus facilement de travail vu mon âge,...pour apprendre un nouveau métier c'est difficile, car les patrons préfèrent embaucher un jeune cuisinier qu'une personne âgée comme moi...c'est difficile pour ma famille ...(D20), (D41).

D'autres actifs ont perdu leur capital d'investissement suite à une faillite, ou bien suite à une mauvaise conservation des produits de commerce ayant entraîné leur dégradation, chez d'autres ils ont octroyé des crédits aux populations du quartier et ces crédits sont restés non recouverts, venant ainsi paralyser le fonds de roulement de toute l'activité. Nous avons aussi le cas des actifs qui se sont lancés dans la création d'activités commerciales, que ces derniers n'ont pas réussies à faire fonctionner par manque de ressources humaines disponibles dans le quartier.

...En revenant de Côte d'Ivoire, j'ai eu un petit capital qui m'a permis d'ouvrir une boutique, j'ai réalisé par la suite que tout mon bénéfice partait dans les frais de loyer et j'ai fini par tomber en faillite, parce que je ne m'en sortais plus...(P28)

...Je vends de la viande comme boucher, mais j'ai beaucoup d'invendus sur ma marchandise parce que je ne peux conserver la viande dans de bonnes conditions et aussi je vends à crédits, j'ai des situations de non-recouvrements de plusieurs sommes d'argent ... « Cet actif met la main à la joue et dit : cela me pose vraiment des problèmes et je ne sais quoi faire ! » (D22).

...Nous sommes à 15 qui faisons la tontine et quand j'ai reçu mon argent, j'ai ouvert une cabine téléphonique dans le quartier, mais je n'ai pas trouvé une personne pour la gérer, car moi-même j'ai un emploi et j'ai été obligé de fermer la cabine téléphonique... (P23).

En faisant l'analyse par zone, en lien avec les situations imprévues liées aux enjeux économiques et financiers, les populations les plus affectées dans la zone A par ces situations restent fortement limitée à 5%. Cependant au niveau de la zone B, nous avons 10% des hommes à vélo de notre échantillonnage, 5% de femmes à vélo, 18% des hommes qui se déplacent à pied et 17% de femmes qui font de la marche leur mode de déplacement.

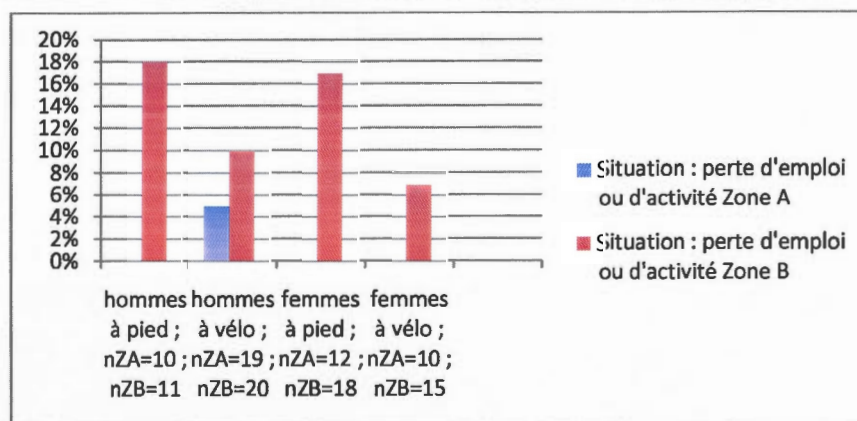


Figure 5.2 Situations liées à la charge familiale Zone A et B (*nZA* = nombre d'actifs de la zone A ; *nZB* = nombre d'actifs de la zone B) *Proposé par l'auteur*

La comparaison entre les deux zones met en évidence dans la figure 5.2 ci-dessus que nous avons des valeurs plus significatives pour la zone B, avec une prédominance pour les hommes et les femmes qui se déplacent à pied dont l'âge varie entre 40 et 55 ans, et dont la mobilité est affectée par les situations imprévues en lien avec les enjeux socioéconomiques et financiers. Plusieurs actifs dans la zone B sont fortement affectés par le poids de la charge familiale.

5.1.2.2 Cas de vol de moyen de déplacement et du moyen de travail

Ces situations imprévues sont liées au vol du moyen de déplacement et du moyen de travail, à l'occurrence de la charrette, de l'âne, des outils de travail, vol de la marchandise (dans la boutique, l'atelier, le magasin de vente). Dans ce cadre, nous avons constaté que des cas de vol sont assez répandus dans nos deux zones d'études. A la suite de ces incidents, certains actifs précaires ont perdu leur moyen de déplacement ou leur moyen de production (charrette ou âne, etc.) qui ont été volés¹¹³ dans leur concession comme le mentionnent les personnes suivantes :

...j'ai acheté une charrette et un âne pour faire du commerce..../...Avec mon âne et ma charrette, je suis venu m'installer ici dans le quartier. Un soir, des personnes sont venues devant ma maison voler mon âne qui m'aidait à faire du commerce et j'ai été obligé de tout arrêter, car sans l'âne je ne pouvais plus travailler pour tirer la charrette ...L'achat d'un âne m'exige une somme d'argent que je n'ai pas pour le moment et à cet effet, mon travail avec la charrette s'est arrêté... Aujourd'hui, je n'arrive pas à faire face aux charges de la famille...(P05).

...Après avoir travaillé pendant 21 ans en Côte d'Ivoire, j'ai pu faire des économies. A mon retour à Ouagadougou, cela m'a permis d'ouvrir une boutique malheureusement, j'ai été victime d'un vol pendant une nuit et au cours de ce vol, ma boutique a été vidée complètement, ils ont pris 30 sacs de riz et divers articles, même l'argent qui était dans le coffre...J'ai fait des déclarations auprès de la police, mais pas de suite jusqu'à ce jour. Je suis donc tombé en faillite et je fais un peu de manoeuvrage pour la survie de ma famille...(P41).

...J'ai essayé de faire l'élevage dans un autre quartier, avant de venir ici malheureusement les voleurs nous ont pillé et m'ont ensuite menacé de mort, c'est ainsi que je suis venu dans ce quartier....(D52).

...Je suis dans le quartier depuis 2006 ; j'ai ouvert une boutique et une nuit, les voleurs sont venus en 2007, ils ont tout pris, jusqu'à ce jour je suis bloqué...(D45).

¹¹³ Nous mentionnons que la charrette et l'âne sont des moyens de production et de survie. Leur perte constitue un frein considérable pour sortir de la précarité.

D'autres actifs précaires ont été victimes du vol de leur moyen de déplacement (*moto ou vélo*), comme le mentionnent les personnes suivantes :

...Le premier vélo que mon mari m'a acheté a été volé dans la cour de notre concession, car mon mari l'avait oublié dehors au lieu de le rentrer le soir dans la maison et quand on s'est levé vers minuit, le vélo n'était plus là, on ne l'a jamais retrouvé..... (P27).

...Après le vol du vélo de mon mari, nous utilisons à deux mon vélo et pendant que nous faisons des économies pour l'achat d'un second vélo, des voleurs sont venus encore une seconde fois voler ma barrique avec laquelle je vends l'eau dans le quartier. Cela nous a paralysés, car il faut plusieurs mois de travail pour nous remettre de cette situation...(P32).

...Pour les besoins de mon travail, j'ai acheté une moto P50 qui a été volée devant la maison et à cause de cela, je me déplace à pied jusqu'à ce jour...(P33) et (D03).

...A mon retour de Côte d'Ivoire, le vélo que j'ai acheté m'a été volé, par ailleurs, mon mari est décédé, son capital décès a été versé à sa famille, ce sont eux qui ont géré cet argent dont je n'en sais pas la suite jusqu'à ce jourtout cela fait que je suis à pied depuis 4 ans et je me déplace difficilement (D44).

Certains actifs précaires sont agressés sur leur lieu de travail en zones résidentielles dans les quartiers centraux et cette situation concerne particulièrement les gardiens qui veillent sur des résidences de personnes nanties comme cela ressort des témoignages suivants :

...Je fais du gardiennage et un soir, des voleurs sont venus pour voler chez mon patron, j'ai fui de peur d'être agressé et ils ont volé 30 tôles à mon patron. Les voisins ont témoigné de ce qui s'est passé et ont demandé à mon patron de me pardonner et c'est comme ça qu'il m'a pardonné...(D01) ;

....Je fais du gardiennage et un soir, j'ai été agressé par des voleurs qui sont venus m'agresser, ils ont pris les bouteilles de gaz de mon patron.....Ce dernier m'a obligé de rembourser ces choses qui ont été volées et j'ai décidé d'abandonner cet emploi après avoir rendu le montant qu'il m'a imposé...(D02)

Nous faisons l'analyse comparative entre les deux zones dans la figure 5.3 ci-dessous, dans laquelle se dégagent les informations suivantes : en zone A, nous avons 1/19 soit 5% d'hommes à vélo contre 10% d'hommes à pied et 20% des femmes à vélo qui sont affectées par ces situations en lien avec le vol des moyens de déplacement ou en lien avec les moyens de production. Par contre dans la zone B, nous avons 2/11 soit 18% parmi les hommes qui se déplacent à pied et 1/18 soit 5% de femmes qui marchent qui sont affectés pour les mêmes causes.

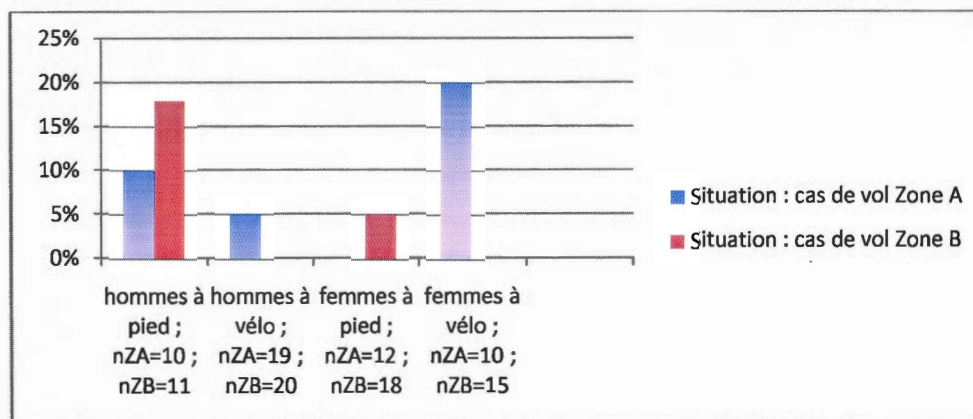


Figure 5.3 Situations en lien avec le vol du moyen de déplacement ou de production Zone A et B (n_{ZA} = nombre d'actifs de la zone A ; n_{ZB} = nombre d'actifs de la zone B) Proposé par l'auteur

Cette analyse comparative en lien avec les cas de vol du moyen de déplacement (*vélo ou moto*) ou des outils de travail (*la charrette ou l'âne*), ou des cas de vol de la marchandise dans *la boutique, l'atelier, le magasin de vente*, montre que les valeurs les plus représentatives reviennent aux 20% des femmes à vélo de la zone A et aux 18% des hommes qui se déplacent à pied en zone B comme cela se dégage dans la figure 5.3 ci-dessus.

5.1.2.3 Les situations en rapport avec les guerres civiles

Ces situations peuvent être en rapport avec divers types de conflits : conflit national, transfrontalier, ou d'origine internationale et les cas d'émeutes de la faim. L'éclatement des guerres civiles entraîne des déplacements de personnes dans les limites de la ville voire au-delà, provoquant le déracinement de plusieurs personnes. Dans le cas du Burkina Faso, plusieurs actifs précaires sont partis vers la Côte d'Ivoire dans l'espoir d'une vie meilleure. En exerçant dans diverses activités, ils ont pu accumuler des économies et parmi eux, certains sont revenus au Burkina Faso avec des fonds pour démarrer une petite activité:

J'ai fait 8 ans en Côte d'Ivoire en travaillant dans les plantations de café et cacao, je suis parti suite aux conflits internes dans le pays, et je suis rentré au Burkina Faso et avec le peu d'argent que j'ai ramené, j'ai acheté une parcelle ici dans le quartier et j'ai pu construire ma maison....(P28).

Malheureusement, ces conflits qui ont débuté en Côte d'Ivoire ont fait aussi plusieurs victimes parmi les Burkinabès, amplifiant ainsi leur précarité, car un grand nombre parmi eux est revenu au pays les mains vides, parce que leurs biens ont été soit vandalisés et pillés soit simplement abandonnés à la suite des émeutes ou pendant le voyage. Ces personnes ont ainsi perdu et laissé derrière eux plusieurs années de travail. Elles sont revenues au Burkina

Faso les mains vides pour y recommencer leur vie à zéro, comme cela ressort dans les témoignages ci-dessous :

Mon mari et moi avons fait 37 ans en Côte d'Ivoire en travaillant dans les plantations de riz, café et cacao et nous sommes rentrés à cause des conflits dans le pays, nous n'avons rien apporté en rentrant, ..., aujourd'hui je vends des arachides pour survivre et pour nourrir ma famille, c'est très difficile de tout recommencer(P30).

...J'ai été en Côte d'Ivoire il y a 30 ans pour aller chercher l'argent et j'y suis resté pendant 8 ans en travaillant dans les champs de cacao et café, c'est ainsi que j'ai pu faire des économies. Sur le chemin de retour vers le Burkina Faso, les bandits ont attaqué notre bus quand nous sommes arrivés à Adjamé et ils nous ont pillés tout l'argent qu'on avait..., ils m'ont tout pris et je suis revenu les mains vides...(D01).

...Après mon voyage en Côte d'Ivoire où j'allais payer des produits de beauté pour les vendre à Ouagadougou, j'ai été agressé en route et ils m'ont pris tous les produits et le peu d'argent qui me restait, ..., cette situation m'a bloqué complètement... (D34).

En faisant la comparaison entre les deux zones, 10% des femmes à vélo et 10% des hommes à pied ont été victimes de situations imprévues liées aux conflits dans la zone A, alors que nous avons 5% des hommes à vélo et 9% des hommes à pied dans la zone B. Les deux zones sont presque affectées au même degré par ces situations en lien avec les conflits.

5.1.3 Situations imprévues en lien avec le bassin résidentiel

Dans le processus de la précarisation, les situations imprévues en lien avec le bassin résidentiel ont des effets considérables qui touchent le processus de mobilité. Notre analyse des bassins de vie¹¹⁴ des actifs précaires à Ouagadougou soulève la question de leur cohérence, de leur suffisance et de leur accessibilité par rapport aux différents espaces d'activités dans les deux zones d'études d'une part et face aux quartiers centraux d'autre part. Il ressort de nos analyses que cette notion de bassin de vie est encore plus délicate à circonscrire en raison de la densité exceptionnelle des populations précaires qui habitent dans les quartiers périphériques et dont les lieux d'emplois varient entre ces mêmes quartiers périphériques, les quartiers centraux et d'autres quartiers voisins. Les chevauchements des déplacements et des lieux d'activités entre ces différents espaces urbains ne permettent pas une délimitation précise des espaces de vie pour les actifs précaires de Ouagadougou, bien

¹¹⁴Le bassin de vie est considéré comme étant le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès à la fois aux équipements, à l'emploi, à la zone de chalandise et à la zone d'attraction de services. Ce territoire se distingue par un bassin de proximité qui regroupe tous les biens et services urbains de proximité ou de voisinage et un bassin éloigné qui regroupe tous les biens et services urbains éloignés dans l'espace.

qu'une part essentielle de leur vie quotidienne s'inscrive dans les limites des quartiers périphériques.

L'analyse du bassin résidentiel des actifs précaires reste étroitement liée aux espaces de mobilité qui semblent de plus en plus diversifiés et fluides (*déplacements de proximité, déplacements dans les espaces de transition et déplacements éloignés*). Cette diversification des espaces est occasionnée par des changements fréquents des lieux d'emplois¹¹⁵. Dans notre analyse des situations imprévues en lien avec le bassin résidentiel, nous prenons en compte les sinistres occasionnés par des inondations qui ont affecté les lieux d'habitation de plusieurs actifs précaires à Ouagadougou, amplifiant par cette occasion leur pénibilité. Ces inondations se sont produites à cause de la question des changements climatiques qui touchent plusieurs villes du Sud comme Ouagadougou et qui ont des incidences sur les conditions de vie des populations et sur leur mobilité.

Les résultats de plusieurs recherches montrent que d'ici aux années 2080, il est prévu que des millions de personnes seront victimes d'inondations chaque année à cause des changements climatiques. Les régions les plus exposées face à ces risques sont les zones densément peuplées dans les villes en développement comme les quartiers périphériques de Ouagadougou, où les capacités d'adaptation sont déjà limitées et où se trouvent des populations fragilisées qui font déjà face à d'autres défis comme la précarité. Ces populations des pays en voie de développement (PVD) sont les plus touchées face à ces phénomènes relatifs aux changements climatiques, alors qu'elles contribuent très peu aux émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'échelle mondiale. A titre d'exemple, selon les experts¹¹⁶ du groupe français SOGREAH-Laboratoire DEFT, l'érosion du littoral de l'Afrique de l'Ouest pourrait rayer de la carte plusieurs zones côtières, si rien n'est fait pour freiner l'avancée des eaux. Ces changements climatiques sont à l'origine des inondations qui ont eu lieu à Ouagadougou au Burkina Faso le 1^{er} septembre 2009, se traduisant par une pluie diluvienne de 300 mm d'eau d'une intensité jamais enregistrée depuis 100 ans, occasionnant des déplacements importants des populations précaires¹¹⁷, fragilisées par la perte de tout ce qu'elles possédaient comme biens. En effet, ces inondations ont emporté plusieurs maisons dans leur sillage et des centaines de personnes précaires vivant dans les quartiers périphériques ont été forcées de quitter leurs lieux de résidence, s'engageant ainsi dans le cercle vicieux de la lutte pour leur survie quotidienne.

¹¹⁵ Les actifs précaires exercent des emplois qui sont en majorité dans le secteur informel (exemple les charretiers, les vendeurs de rue, les blanchisseurs qui font du porte à porte, la vente des produits de tissage, les vendeuses d'eau dans les barriques, etc...). Ils sont à la recherche de toutes les opportunités qui peuvent se présenter et pour cela, ils se déplacent constamment. Cette situation est différente de ceux qui exercent des emplois assez stables comme le gardiennage à domicile ou le commerce dans des boutiques.

¹¹⁶ <http://www.irinnews.org/fr/reportfrench>

¹¹⁷ Cette pluie qui s'est abattue sur la ville pendant plus de 12 heures, a occasionné plusieurs sans abris dont 150 000 victimes ont été enregistrées dans tout la ville de Ouagadougou.

Ces personnes déplacées de l'intérieur (PDI) sont adaptées au mode de vie urbain, le retour en zone rurale n'est plus une option pour elles. Il y a actuellement trop peu de connaissances quant aux conséquences sociales de ces phénomènes dans une ville comme Ouagadougou, mais tout semble indiquer que ces déplacements d'origine climatique sont en passe de devenir l'un des grands défis politiques de notre siècle par le fait qu'ils génèrent des facteurs contribuant aux crises humanitaires et à l'intensification des facteurs de vulnérabilité des populations précaires, car le déplacement représente un mécanisme de réponse face aux sinistres, mais aussi une stratégie de survie. Toutefois, à ce jour, la question des déplacements provoqués par les situations imprévues reste dans l'ombre. Il est vrai que c'est une question complexe, car il faut pouvoir fixer les contours d'un « migrant environnemental¹¹⁸ », ainsi que l'étendue des déplacements générés.

Parmi ces actifs qui ont été déplacés, seulement 48000¹¹⁹ ont pu être logées temporairement dans des écoles, des églises et des édifices publics. Les zones les plus touchées correspondent aux zones d'habitations localisées dans les quartiers périphériques où les maisons sont faites avec des matériaux précaires¹²⁰, et où il n'y a pas de réseaux d'assainissement pour assurer l'écoulement des eaux. De plus, la spontanéité avec laquelle sont réalisées ces maisons dans les quartiers périphériques fait qu'elles sont faites par les populations sans prévoir une fondation solide. En termes de typologie d'habitation, nos analyses montrent que la plupart des maisons construites dans la zone d'étude sont des maisons en banco, il s'agit de la *latérite pétrie avec de l'eau* qui est accessible à tout le monde dans le quartier, et dont le prix est moins élevé par rapport aux matériaux de construction moderne qui sont en ciment. A cause de la perte de leur maison, plusieurs populations sinistrées se sont vues obligées de changer de lieu d'habitation.

Le Conseil des ministres du Burkina Faso en sa séance du 19 septembre 2009, a adopté un décret portant réglementation des zones inondables inconstructibles et des zones submersibles dans la ville de Ouagadougou. Dans le cadre de l'application de ce décret, juste pour décourager les populations sinistrées de revenir s'installer dans ces mêmes zones sinistrées, le gouvernement a lancé le jeudi 5 novembre 2009, la première phase d'une opération de démolition des habitations dans ces zones non loties. Les conséquences de ces inondations sont visibles sur la figure 5.4 ci-dessous.

¹¹⁸Sont considérées comme migrants environnementaux ces personnes, communautés et sociétés qui décident ou sont forcées de migrer, à cause de facteurs climatiques endommageant l'environnement. Ce groupe large et divers comprend, entre autres, les personnes qui ont fui des catastrophes, telles que des inondations.

¹¹⁹(<http://www.lefaso.net/spip.php?article3129>).

¹²⁰La majorité des maisons qui se sont écroulées à la suite de ce sinistre sont réalisées en grande partie par des matériaux de mauvaise qualité (il s'agit de maison en terre latéritique simple, non stabilisée au ciment et sans fondation adaptée).



Figure 5.4 Inondation du 1^{er} septembre 2009 à Ouagadougou (Source l'auteur)

Les situations imprévues en rapport avec le bassin résidentiel concernent d'abord le type d'occupation du cadre bâti, le statut d'occupation des lieux d'habitation (certains actifs occupent les lieux en tant que *propriétaire, héritier ou simplement locataire*). Ensuite nous prenons en compte dans notre analyse le type d'habitation (*en terre banco ou en dur*). Notre évaluation globale du cadre bâti a été faite par observation en procédant à une division de la concession en secteurs d'observation. Nos analyses mettent en évidence quatre types de sinistrés qui se dégagent à travers notre échantillonnage, à savoir : 1) des sinistrés qui ont été inondés et dont les bâtiments sont tombés et quelques mois après, ils sont revenus sur leurs anciens lieux d'habitation 2) des sinistrés qui vivaient dans des zones illégales d'habitation¹²¹ 3) des sinistrés qui avaient trouvé des solutions de relogement à travers les réseaux sociaux et qui vivaient chez des parents, des voisins ou amis, en attendant une solution de la part du gouvernement ; 4) des sinistrés à qui l'état avait déjà attribué des parcelles et des dons et qui avaient déjà commencé à reconstruire leurs maisons sur les sites de relogement.

Nos analyses mettent en exergue la manière dont chacun de ces groupes a été affecté par ces situations en lien avec le bassin résidentiel. Nous constatons que six mois après ce sinistre, l'eau s'étant complètement retirée des maisons, 42% des actifs sinistrés parmi notre échantillonnage sont revenus sur leurs anciens lieux d'habitation. Il s'agit particulièrement des personnes qui héritent de parcelles ancestrales (*c'est le cas des Naabis, membres de la famille du chef coutumier Zongo Naaba*), qui sont obligés de préserver le patrimoine ancestral et pour cela, ils sont revenus occuper les lieux. Ils sont conditionnés par la préservation de l'héritage ancestral.

En attendant une solution de la part du gouvernement, 38% des actifs sinistrés avaient trouvé des solutions de relogement à travers des réseaux sociaux de famille, d'amis et de

¹²¹ Par zones illégales d'habitation, nous entendons les lits de bas-fonds et les zones inondables, non adaptées à l'habitat.

voisinage dans les limites du quartier, à l'extérieur de celles-ci et voire dans d'autres zones périphériques également dépourvues d'infrastructures de base¹²².

Dans le cadre de ces personnes qui sont revenues, il y a aussi le cas de ceux qui demeurent dans ces quartiers périphériques depuis plusieurs générations et dont plusieurs sont des personnes qui se déplacent à pied. Le fait d'avoir des activités dans le quartier les pousse à y revenir afin de garder la proximité par rapport à leurs activités de proximité. Ce retour sur les lieux leur permet de préserver le tissu relationnel des réseaux de famille, d'amis et de voisinage qu'ils se sont faits dans le quartier. Le changement de lieux d'habitation ou de cadre de vie exige la nécessité de se reconstituer d'autres nouveaux réseaux, car cette rupture avec le tissu relationnel entraîne aussi la perte du capital social qui en est constitué. Le capital social de ces réseaux constitue une richesse inestimable. Ces actifs qui reviennent sont plutôt conditionnés à la fois par leur faible capacité de mobilité pour aller affronter de nouveaux espaces de mobilité et par l'attachement à leurs activités exercées dans le quartier.

Ces personnes qui reviennent dans le quartier reprennent aussitôt la reconstruction de leurs maisons (*mais toujours en banco par manque de moyen*). L'inconvénient d'utiliser le *banco* est que ce matériau, quand il n'est pas bien stabilisé, ne résiste pas aux intempéries et beaucoup de bâtisses sont emportées par les pluies à cause de leur sensibilité à l'eau. C'est surtout ce qui s'est passé lors de l'inondation du 1^{er} septembre 2009. Par ailleurs, la construction des maisons en banco (matériaux locaux) est dépendante essentiellement de l'autoconstruction avec des matériaux précaires, et cette pratique fragilise le cadre bâti face aux intempéries, comme nous pouvons le constater sur les figures 5.5 et 5.7 ci-dessous.



Figure 5.5 Ruine d'une maison qui est tombée après la pluie du 1^{er} septembre 2009 zone A (Source l'auteur)

¹²²Par infrastructures de base, nous entendons : les infrastructures d'eau potable, d'évacuation des eaux usées et déchets, de voirie, d'électricité, de santé, d'éducation et de transport.

Un sinistre comme celui qui est intervenu à Ouagadougou vient réduire à zéro les réalisations de plusieurs années de dur labeur d'une population précaire. En parcourant nos deux zones d'études, les populations nous ont fait part des conditions d'occupation de leur cadre bâti.

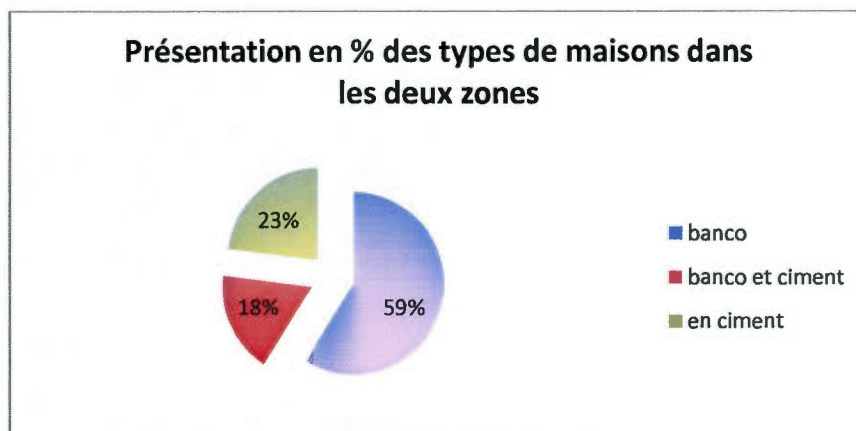


Figure 5.6 Présentation en pourcentage des différents types d'habitation selon notre échantillonnage des deux zones d'études (*Source l'auteur*)

Il se dégage de nos analyses présentées dans la figure 5.6 ci-dessus que 59% des maisons construites dans nos deux zones d'études sont en banco, alors que 18% sont construites dans une combinaison de banco et de ciment et 23% sont en ciment. Le ciment étant un matériau de construction plus onéreux, ce taux de 23% est manifestement significatif et montre la volonté des populations à bâtir sur du long terme malgré les limites financières qui caractérisent ces populations. A cet égard, plusieurs enjeux institutionnels sont posés en rapport avec le lancement des travaux urbains et la manière dont les procédures de déguerpissements des populations sont agencées pour cause d'utilité publique.



Figure 5.7 Maisons en banco tombées zone B (*Source l'auteur*)

Plusieurs actifs ont quitté leurs habitations sans aucune forme d'indemnisation, alors que d'autres en ont bénéficié, mais avec des montants sous-évalués comme le témoignent les personnes ci-dessous :

A la suite des travaux d'aménagement engagés par le gouvernement dans la nouvelle zone urbanisée de Ouaga-2000, située au Sud-est de la ville, j'ai été déguerpé avec toute ma famille sans aucune indemnisation, tout ce que j'avais construit a été démoli, ils nous ont chassés et je suis venu tout recommencer à zéro dans ce quartier périphérique de Pissy... Là où je me trouve actuellement avec ma famille si on vient me dire de quitter encore et d'aller ailleurs, je n'ai aucune force pour m'opposer contre l'état, je dois simplement respecter les instructions ...mais seulement s'il faut toujours recommencer, ça me met en retard....(P02).

Je suis arrivé dans ce quartier en 2004, à cause des travaux de voiries, ma case de 18 tôles a été démolie et j'ai tout recommencé et j'ai construit la case actuelle de 12 tôles qui est plus petite pour la famille ...(D53).

Les actifs qui sont victimes de déguerpissement attendent de façon générale une solution de la part des pouvoirs publics. Il ressort que lors de la répartition des lots dans les quartiers périphériques, plusieurs personnes qui y résident depuis des années se sont retrouvées sans parcelles, il s'agit de cas de non-attribution des parcelles à certains résidents, que nous présentons dans les témoignages ci-dessous.

...Lors de l'enregistrement nous avons tous été enregistrés, mais mon nom n'est pas sorti dans la liste d'attribution des parcelles, la parcelle que j'occupe actuellement a été attribuée à quelqu'un d'autre...et je m'attends à quitter les lieux sans savoir où vais-je aller.....(D07) et (D09).

... J'avais construit une case de 16 tôles qui a été démolie pour raison des travaux de voiries et les autorités m'ont donné un terrain un peu plus loin dans le secteur 30 mais aucune indemnité n'a été donnée pour reconstruire une habitation, pour cela c'est difficile, je n'arrive pas à me réinstaller avec ma famille (D18).

...J'habitais dans la zone de Ouaga 2000, suite aux travaux d'aménagement urbains, nous avons été déguerpis sans aucune indemnisation et il me fallait tout recommencer, c'est ainsi que je suis venu dans cette zone non lotie en 1995...(D23).

Une partie de la population sinistrée n'a malheureusement pas été ni indemnisée ni relogée dans les zones de relogement, malgré les procédures d'enregistrement qui ont été effectuées, mais les procédures n'ont pas suivi jusqu'au bout comme cela ressort dans les témoignages suivants :

...J'avais construit un petit magasin et mon atelier de couture dans le quartier, voilà que les inondations sont venues et j'ai été ravagé par ces inondations du 1^{er} septembre 2009 qui ont tout détruit...(P05).

...J'avais une maison de 10 tôles dont la moitié s'est écroulée lors des inondations, je n'ai bénéficié d'aucune indemnisation de la part du Gouvernement...(P24), (D04), (D39), (D40).

... A la suite des inondations, nous avons perdu notre maison...voyant qu'aucun secours ne nous a été attribué, et vu que les enfants étaient dehors, nous avons été obligés de reconstruire la maison à nos frais....(P26) et (P32).

...Je suis veuve depuis 12 ans et mère de 3 enfants, à la suite des inondations une partie de ma maison est tombée, je n'ai pas été indemnisée et je n'ai pas réparé faute de moyens.....(P40).

...Lors des inondations, la maison de mon voisin est tombée en détruisant la mienne, car nos maisons sont côte à côte. J'ai dû refaire tout seul ma maison sans l'aide ni de mon voisin ni des autorités...(D01).

.....Lors des inondations les murs de ma clôture sont tombés ainsi que la dalle de mon wc et j'ai tout reconstruit à mes frais...(D09), (D10), (D013), (D16) (D26), (D27), (D38).

...Lors des inondations, ma maison est tombée ainsi que les murs de la clôture et du wc j'ai tout reconstruit à mes frais avec l'aide de mes voisins.....(D55)

De plus, quand suite à un sinistre, ces personnes perdent leurs documents d'identité, elles doivent faire face à de grandes difficultés pour accéder aux services administratifs essentiels comme le souligne cet actif précaire :

.....Lors des inondations, notre maison a été inondée et j'ai perdu tous mes documents et plusieurs effets personnels, sans bénéficier d'une indemnisation...cela me pose énormément des difficultés dans mes démarches administratives, car je n'ai plus de papier.... (D12).

En faisant l'analyse comparative entre les deux zones d'études, nous avons dans le cas de la zone A, 2/19 soit 10% des hommes à vélo et 20% de femmes à vélo contre 1/12 soit 8% de femmes à pied qui sont affectés par ces situations imprévues en lien avec le bassin résidentiel. Cependant, dans la zone B nous avons 11/20 soit 55% des hommes à vélo, 40% des femmes à vélo, 27% des hommes à pied et 33% des femmes à pied qui sont affectés pour ces mêmes causes. Il ressort de nos analyses dans la figure 5.8 ci-dessous que la zone B est la plus affectée par des situations imprévues en lien avec le bassin résidentiel avec 55% d'hommes qui se déplacent à vélo et 33% de femmes qui se déplacent également à pied. Pour certains actifs précaires, il s'agit de maisons partiellement ou intégralement détruites pour

d'autres, il s'agit des murs de clôture ou des dalles de wc qui se sont effondrées lors des inondations.

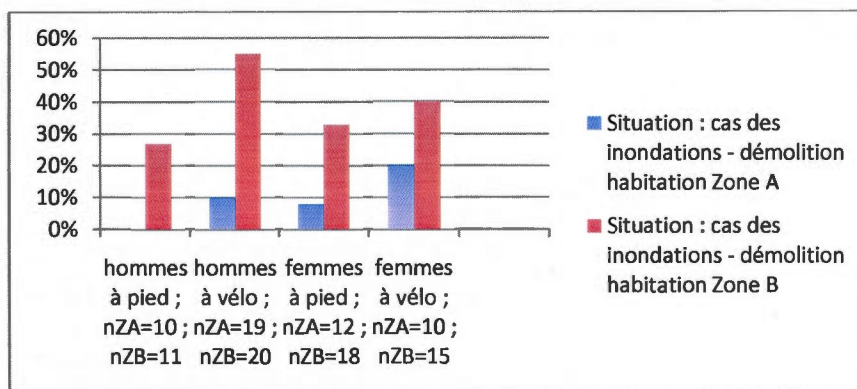


Figure 5.8 Cas des inondations ou démolition du bassin résidentiel Zone A et B (n_{ZA} = nombre d'actifs de la zone A ; n_{ZB} = nombre d'actifs de la zone B) *Proposé par l'auteur*

Il ressort également de nos analyses que les actifs précaires qui sont victimes de déguerpissement pour cause d'utilité publique sans bénéficier d'aucune prise en charge et sans bénéficier de relogement doivent tout recommencer à zéro. Ce phénomène d'amplification de la pénibilité rejoint le groupe des facteurs en lien avec les politiques publiques que nous avons mentionné ci-dessus. Il se pose la question du rôle des pouvoirs publics dans l'appui aux populations sinistrées et dans les dispositions qui sont ou qui doivent être prises pour soulager la précarisation des populations.

En poussant nos analyses plus loin dans le cadre des populations qui ont bénéficié d'une certaine indemnisation que nous avons considérée de sous-évaluée, il ressort dans un premier temps que le gouvernement s'est engagé à effectuer des attributions de parcelles de 12x17m (soit 204 m²) et des dons d'un montant de 50 000 FCFA (soit environ 100\$ USA), puis une tonne et demie de ciment et 20 tôles. Cette aide est remise aux sinistrés par le gouvernement pour les aider à reconstruire leurs maisons. En réalité selon l'avis de plusieurs sinistrés c'est insuffisant par rapport à tout ce qu'ils ont perdu et même pour reconstruire un cadre bâti qui puisse répondre aux besoins des ménages qui sont souvent constitués de 5 à 10 personnes. Ces dons de l'état ne constituent en effet qu'une contribution ponctuelle et mineure, car insuffisante pour leur venir en aide. D'après nos enquêtes faites sur le terrain auprès des sinistrés, il ressort que la construction d'une maison de 20 tôles en parpaings, c'est-à-dire avec des briques de ciment, le prix varie entre 850 000 Francs CFA et 1 000 000 FCFA (soit environ 1000 \$ USA), avec le prix d'une brique en parpaing se situant entre 100 et 150 FCFA l'unité ; alors que la construction d'une maison en banco de mêmes dimensions (soit 20 tôles) varie entre 400 000 et 500 000 Francs CFA (soit de moitié) avec le prix d'une brique en banco se situant entre 60 et 75 Francs CFA. En faisant l'évaluation de la somme des dons remis par le

gouvernement, cela revient environ à 289 000 FCFA au total avec une tonne de ciment revenant à 110 000 FCFA et une feuille de tôle revenant à 3700 FCFA. Pour reconstituer leur cadre bâti, l'apport à fournir par ces sinistrés qui vivent déjà dans la précarité n'est pas négligeable, et compte tenu de leurs faibles revenus, il leur est pratiquement impossible de se reloger.

5.1.4 Relogement des actifs suite aux sinistres

Les questions de relogement n'ont pas été clairement réglées par les autorités pour l'ensemble des populations sinistrées. A travers la notion de Responsabilité de protéger (RdP) il est affirmé que les autorités compétentes des Etats mais aussi de la communauté internationale ont la responsabilité de protéger ces populations précaires affectées¹²³. C'est en effet à eux qu'incombe en premier lieu le devoir et la responsabilité de créer des conditions propices au retour librement consenti, dans la sécurité et la dignité, des personnes déplacées à l'intérieur de leur quartier, dans leur lieu de résidence habituel. Ils peuvent aussi être réinstallés¹²⁴ de façon volontaire dans une autre partie de la ville, à condition de leur fournir les moyens nécessaires à cet effet. Selon Andrew Morton¹²⁵ une action concertée est nécessaire pour répondre aux défis que présentent les déplacements des populations à la suite d'un sinistre. A ce sujet Oli Brown¹²⁶ mentionne qu'il est nécessaire d'évaluer les besoins à différentes étapes du processus de réinstallation des actifs précaires à la suite d'un sinistre, une démarche multidisciplinaire s'avère requise, combinant au minimum les perspectives sociologiques, économiques et techniques. La majorité des populations qui ont perdu leur domicile et tous leurs biens à cause des inondations n'ont malheureusement pas vu leurs droits respectés ou n'ont pas bénéficié d'une amélioration de leurs conditions de réinstallation une fois que les circonstances qui ont mené à leur déplacement ont cessé ou ont changé. Ceci met en évidence l'importance de placer en priorité au niveau des pouvoirs publics les stratégies fondées sur le soutien dont les populations ont réellement besoin.

¹²³Selon Edward Luck, Conseiller spécial du Secrétaire général pour la responsabilité de protéger depuis février 2008. *The United Nations and the Responsibility to Protect*, pvii. <http://www.iciss.ca/menu-en.asp>, (Stanley Foundation, 2008), p1. <http://www.stanleyfoundation.org/resources.cfm?id=345> 8. Doc. SG/SM/11701 de l'ONU (15 juillet 2008).

¹²⁴Sources (*Guiding Principles on Internal Displacement: Annotations (Principes directeurs relatifs au déplacement de personnes à l'intérieur de leur propre pays)* : <http://www.asil.org/pdfs/stlp.pdf>; (*Guiding Principles Global Database*) : <http://www.idpguidingprinciples.org>; Site internet : <http://www.internal-displacement.org/gp10>; *Revue des Migrations Forcées (RMF)* : <http://www.migrationforcee.org/>

¹²⁵ Andrew Morton (andrew.morton@unep.ch) directeur de la section de Réduction des risques liés aux catastrophes au PNUE (www.unep.org/french/) ; www.ipcc.ch/ipccreports/assessments-reports.htm ; www.occ.gov.uk/activities/stern.htm

¹²⁶Oli Brown (obrown@iisd.org) est directeur de Programme auprès de l'Institut International de Développement Durable (International Institute for Sustainable Development) (www.iisd.org) ; www.ipcc.ch ; www.osce.org/documents/eea/2005/05/14488_en.pdf

Les quelques personnes prises en charge par le gouvernement ont été transférées sur les sites de relogement constitués par deux trames d'accueils. Il s'agit des villages de Yagma et de Bassinko que nous présentons sur les figures 5.9 et 5.10 ci-dessous. Ces zones de relogement sont localisées dans le Nord-ouest de la ville et ces sites ont été viabilisés selon les normes définies par le code de l'urbanisme et de la construction, dans l'arrondissement de Signonghin au Nord-Ouest à la sortie de Ouagadougou. Le plan de lotissement de ces deux zones prévoit à long terme en plus des parcelles d'habitation et des lieux de commerce, des équipements nécessaires à une vie décente (*il s'agit à titre prévisionnel des infrastructures scolaires et sanitaires, des aires de jeux, des espaces de repos, des marchés, des lieux de culte, des espaces verts, des parkings, des stations services, des centres de transfert des ordures ménagères, etc....*). Ces infrastructures sont prévues d'être réalisées dans une projection à long terme (*c'est-à-dire dans un horizon de 15 à 20 ans*) et ces parcelles qui ont été dégagées dans ces sites de relogement sont attribuées aux familles délogées dans un ordre de priorité bien défini par le gouvernement. En effet, des recensements sont effectués par la Mairie et le Ministère de l'urbanisme dans les zones sinistrées ainsi que sur les sites d'accueil pour recenser les véritables propriétaires de parcelles. Cependant, le nombre de parcelles reste inférieur aux besoins des populations sinistrées.

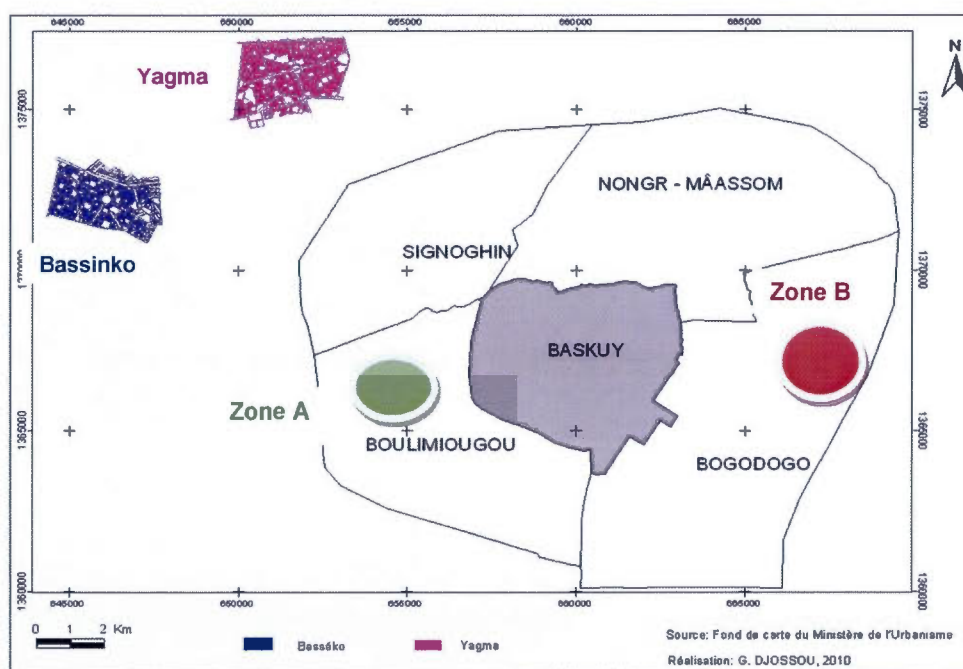


Figure 5.9 La localisation des deux sites de relogement de Yagma et Bassinko selon le fond de carte du Ministère de l'Urbanisme à Ouagadougou (Réaménagé par l'auteur)

Eu égard à ce qui précède, seulement 20% des sinistrés ont été logés dans des camps de relogements comme le mentionne cet actif précaire :

...Ma maison est tombée lors des inondations du 1^{er} septembre 2009, les autorités sont venues nous enregistrer, et mon nom est sorti dans la liste de ceux qui ont reçu des parcelles dans la zone de relogement de Yagma à 18 km...(P20).

En faisant nos interviews dans les zones d'études, nous avons remarqué l'importance des réseaux sociaux institutionnels dans l'attribution des parcelles et pour accéder dans les deux zones de relogement. Le fait d'avoir une connaissance dans ces réseaux donne droit à un meilleur emplacement et même à des priorités d'accès par rapport à d'autres, un actif s'exprime à ce sujet :

...Je n'arrive pas à bénéficier d'une parcelle dans ces zones de relogement car je ne connais personnes pour plaider ma cause... (D07).

Il ressort par ailleurs que certains actifs n'ont pas la même lecture des propositions formulées par les pouvoirs publics et cela fait planer des doutes dans l'appréhension de la question du relogement.

...c'est en brousse ! La vie dans ces zones y sera infernale, car les autorités veulent seulement se débarrasser d'une situation qui les tracasse...(D23).

...le manque d'eau et d'électricité dans ces zones et les autres commodités indispensables à la vie en cité urbaine qui ne sont pas encore réalisées demeurent un problème pour y aller.....(D27) .

Pour couper court à ces supputations et pour rassurer les sinistrés, un Responsable du Ministère que nous avons rencontré prend la parole et dit :

« Nous souhaitons mettre les populations dans les meilleures conditions et cette partie de la ville sera aussi belle et moderne à la trempe de Ouaga 2000...Cette zone qui, aujourd'hui semble être loin de la ville de Ouagadougou sera une zone fortement urbanisée dans l'avenir....Le gouvernement est conscient de la vulnérabilité économique des familles victimes, et travaille à mettre en place un dispositif d'aide à la reconstruction des logements pour ces familles. Un processus de reconstruction ne servirait à rien si ces populations reviennent dans leurs zones sinistrées et si le type d'habitat fragile actuellement en banco devait se reproduire. Aussi, l'attribution des nouvelles parcelles sera-t-elle assortie de la prescription de normes de construction standard, à faible coût, mais garantissant un minimum de solidité des maisons» (source : Entrevue réalisée avec le Directeur de l'urbanisme et des aménagements en juillet 2010 à la Mairie de Ouagadougou).

Entre ces différents discours (*celui des populations sinistrées et celui institutionnel*), il apparaît une barrière d'incompréhensions donnant lieu à une perception totalement biaisée du discours qui est annoncé par les pouvoirs publics. En effet, bien qu'ayant reçu les dons et les numéros de parcelle à Yagma ou Bassinko, certaines personnes sinistrées et enregistrées, n'avaient pas assez de moyens pour s'y installer, et en s'y installant, ils doivent faire face à y trouver un emploi, ce qui n'était pas évident pour eux, alors qu'ils avaient des activités dans le secteur informel au sein de leur ancien quartier ou dans les quartiers voisins. Au cas où ils s'installent dans ces nouvelles zones de relogement, ils doivent supporter d'effectuer des déplacements jusqu'à leurs anciens quartiers ou de créer de nouvelles activités lucratives dans la nouvelle zone de relogement. Face à cette situation, la moitié de ces 20% qui ont été relogés sont revenus dans leur ancien quartier en espérant avoir un jour assez de ressources pour sortir des quartiers périphériques et aller s'installer dans une zone urbanisée. L'autre moitié qui a finalement pu s'installer dans les zones de relogement de Yagma et Bassinko a décidé de le faire pour éviter des problèmes avec le gouvernement. Ces personnes s'y sont installées provisoirement sous des tentes en attendant de trouver des moyens pour compléter les dons du gouvernement et de reconstruire une habitation plus confortable.

5.2 Effets des sinistres sur la mobilité spatiale des actifs précaires

La conséquence du déplacement spatial des populations est traduite par le fait que les lieux d'activités quotidiennes qui jadis étaient proches vont se retrouver plus éloignés, et la pénibilité ainsi que la vulnérabilité vont s'amplifier pour ces actifs déjà affectés par l'hypomobilité. Ces derniers ont besoin de reconstruire leur bassin de vie. En attendant de trouver de nouveaux emplois dans la zone de relogement ou à proximité de celle-ci, ils vont devoir faire la navette d'un bout à l'autre de la ville. Ceux qui possèdent un vélo ou une moto trouvent dans ce cas un avantage sur ceux qui sont qualifiés de « **marcheurs exclusifs**¹²⁷ » et dont la majorité sont des femmes, marquées par des déplacements de proximité. Il se dégage de notre analyse, la question de *l'adaptation des actifs dans un nouveau cadre de vie* suite à une mobilité spatiale, en considérant les effets négatifs¹²⁸ générés qui ne sont pas souvent pris en compte par les pouvoirs publics dans les différents projets, mais qui ont pourtant des implications considérables sur : la capacité de mobilité, les conditions de vie, les activités exercées et les lieux fréquentés. Ce sont là autant d'aspects à intégrer dans une analyse de mobilité spatiale à la suite d'un sinistre.

Pour les actifs précaires qui font usage de l'intermodalité avec les transports en commun ou avec des taxis, une relocalisation spatiale conduit à la modification des différentes interconnexions et de l'ensemble des réseaux de communication. A cet effet, une nouvelle adaptation est nécessaire par rapport au nouveau contexte urbain, et pour cela les questions de compétences, de flexibilité et d'appréhension des opportunités s'imposent, afin de prendre en compte les différentes évolutions en rapport avec les **espaces-temps-activités** des populations cibles et l'ensemble de leurs déplacements effectués à vélo, à pied ou par intermodalité entre leurs anciennes occupations et les sites d'accueil.

La distance du centre de gravité de la zone A jusqu'au centre ville est de 10,5 km pour et 16 km pour la zone B. Ensuite nous avons fixé les amplitudes en termes de distances de proximité (*emplois de proximité (rayon <1,5 km)/emplois éloignés (rayon > 5 km)*) et d'éloignement (*pour les amplitudes entre 5 et 15 km ainsi que celles supérieures à 15 km*). En poursuivant notre analyse en termes comparatifs entre les deux zones (**zone A** considérée plus proche du centre-ville et la **zone B** considérée plus éloignée du centre-ville), il ressort que si nous prenons en compte les changements opérés suite aux sinistres, ceux de la zone A qui se déplacent dans les sites d'accueil et qui doivent revenir à leur ancien lieu d'habitation, vont

¹²⁷ Il s'agit de ces actifs précaires qui ne disposent d'aucun moyen de déplacement à cause de leur faible revenu, et dont le mode de déplacement est la marche.

¹²⁸ Par effets négatifs générés par la mobilité spatiale nous entendons, la croissance de la pénibilité, la perte du capital social issu des réseaux sociaux de proximité (réseaux de famille, d'amis et de voisinage), et la perte des emplois de proximité

devoir se déplacer sur 15 km pour se rendre à la zone A à partir du site de Bassenko et 18 km à partir du site de Yagma, ce qui fait une augmentation des distances de 4,5 à 7,5 km. Pour les actifs de la zone B qui reviendraient à leurs anciens lieux d'habitation, les variations intervenues sur leurs distances de mobilité sont de 25 km pour le site de Yagma et 30 km pour le site de Bassenko. Ces variations de localisation spatiale entraînent des augmentations qui s'évaluent entre 9 à 14 km comme nous pouvons le constater sur la figure 5.10 ci-dessous.

Cette nouvelle occupation spatiale présente des avantages pour les actifs des deux zones dont les activités étaient déjà localisées vers ces sites de logement. Pour ceux qui vont effectuer des va-et-vient entre ces nouveaux sites d'accueil et leurs anciennes occupations, leur pénibilité se voit accentuer par le facteur distance de déplacement, et ceci de façon plus significative pour les actifs de la zone B. Les actifs qui vont s'installer dans ces sites d'accueil vont devoir effectuer des distances de 19 km entre Bassinko et le centre-ville et 22 km entre Yagma et le centre-ville.

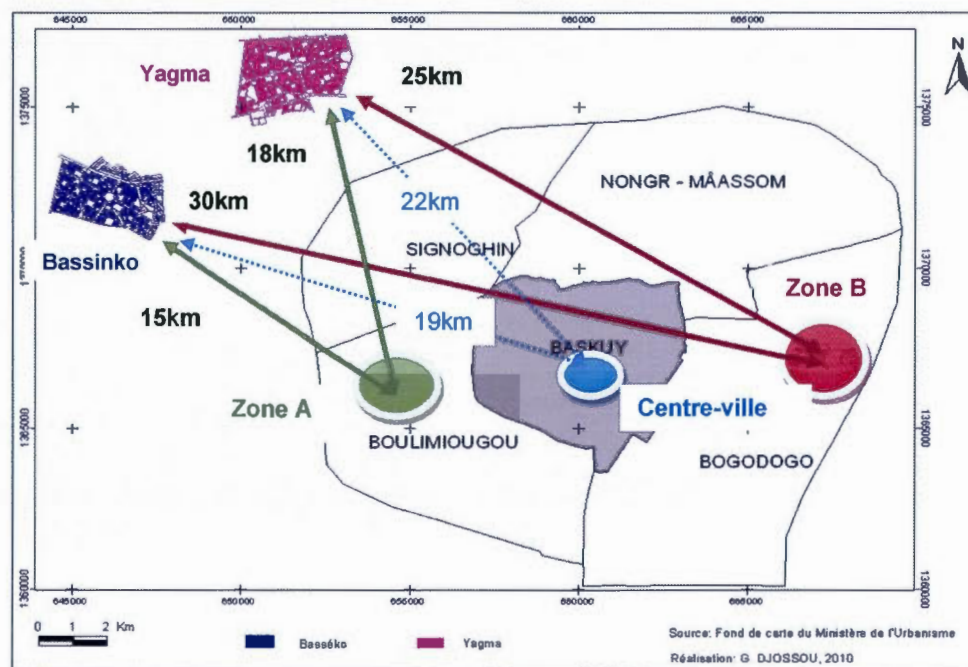


Figure 5.10 Augmentation des distances de déplacement suite à la relocalisation dans les deux sites de logement de Yagma et Bassinko à Ouagadougou (*Réaménagé par l'auteur*)

L'analyse d'une situation imprévue qui vient affecter les conditions de mobilité spatiale suscite la prise en compte de la capacité d'anticipation des actifs précaires face à leur situation présente. Ils ont besoin de réagir dans les plus brefs délais et mettre en place les moyens nécessaires pour redémarrer une nouvelle étape de leur vie.

Conclusion du chapitre 5

Les résultats que nous avons obtenus dans ce chapitre montrent la manière dont les situations imprévues affectent la vulnérabilité des populations précaires dans leur mobilité. En abordant une diversité de cas, il se dégage que ces situations accidentelles entraînent des effets induits directs ou indirects qui résultent d'une combinaison de facteurs et qui agissent sur la capacité de mobilité des populations cibles venant entraver leurs conditions de vie, raison pour laquelle nous les avons qualifiées « **d'amplificateurs de la pénibilité** » ou « **d'amplificateurs de la précarité** ». Sachant que nous sommes dans un contexte de précarité et sur des enjeux de survie, où les stratégies de mobilité sont des stratégies de survie, face à une mobilité qui est elle-même sous contrainte, un évènement majeur qui intervient accidentellement dans leur trajectoire de vie, crée une rupture brusque dans la vie de ces populations les entraînant davantage dans la précarité. En effet, ces situations viennent anéantir en un temps record, le résultat de plusieurs années de travail. A travers les différents cas que nous avons abordés, il se dégage que ces actifs précaires ont beaucoup de difficultés pour se relever et ensuite remonter la pente compte tenu de leur âge.

Dans la situation où un actif précaire doit reconstruire sa vie à partir d'un quasi-zéro, alors que ce dernier a des charges familiales à supporter, un redémarrage devient peu probable. Par ailleurs, nous mettons l'accent dans ce contexte sur l'effet de l'âge compte tenu des potentiels qui sont fortement affaiblis dans la tranche de 40-55 ans. En faisant référence à nos indicateurs de motilité (*accessibilité, compétences, appréhension des opportunités*), il ressort que lorsqu'un actif précaire arrive à cet âge, il est affaibli et devient lent à réagir à la suite d'une situation imprévue qui vient grever toutes les économies ou toutes les ressources de survie. Ces personnes n'ont plus le courage d'apprendre un nouveau métier, elles rencontrent d'énormes difficultés et ne peuvent plus déployer les mêmes efforts pour redémarrer leurs activités qui ont fait faillite ou pour s'acheter un moyen de transport qui leur a été volé (un vélo ou une moto). Dans cette approche, nous pouvons ajouter le cas d'un décès dans la famille ou des cas de maladie qui viennent ronger toutes les économies de la famille, sans oublier les cas des familles dont les charges dépassent largement l'ensemble des revenus cumulés, à tel point qu'il se produit une sorte d'asphyxie sur ces derniers qui deviennent des captifs face à ces situations imprévues. Il se dégage de nos résultats que plusieurs actifs sont pris dans ce cercle vicieux lié aux charges familiales excessives et se retrouvent pratiquement dans une situation d'immobilisme qui les rend incapables de s'acheter même un vélo. Nous présentons dans le tableau 5.1 ci-dessous une synthèse de nos résultats par zone.

Tableau 5.1 Analyse des effets induits suite aux situations imprévues par zone

Identification et classification des situations imprévues	Impacts des situations imprévues sur la zone A	Impacts des situations imprévues sur la zone B
<p>Les situations imprévues en rapport avec le contexte social et familial : Il s'agit des cas suivants : cas de santé, pression exercée par la famille, cas de maladie ou de décès des membres de la famille et poids excessif des charges familiales.</p> <p>Ces situations viennent affecter l'équilibre social, les activités exercées et la capacité de mobilité des ménages. Il se dégage par ailleurs que les interactions dans les réseaux de famille montrent que plusieurs actifs sont « pris en otage » dans leur épanouissement à cause des enjeux familiaux.</p>	<p>Les personnes les plus affectées par les cas de santé, pression exercée par la famille, cas de décès des membres de la famille sont les hommes qui se déplacent à vélo et dont l'effectif est de 21% de l'échantillonnage. Nous avons également un effectif de 33% des femmes qui se déplacent à pied dont plusieurs ont plus de 40 ans.</p> <p>En faisant l'analyse en lien avec les situations imprévues liées aux enjeux économiques et financiers, l'effectif des populations affectées dans la zone A par ces situations reste fortement limitée à 5%.</p>	<p>Les personnes les plus affectées par les cas de santé, pression exercée par la famille, cas de décès des membres de la famille sont : 40% des hommes à vélo dont la majorité est âgée de plus de 40 ans, 15% des femmes à vélo et 17% des femmes qui se déplacent à pied sont concernés par les mêmes situations,</p> <p>Cependant au niveau de la zone B, les situations imprévues liées aux enjeux économiques et financiers, affectent : 10% des hommes à vélo de notre échantillonnage, 5% de femmes à vélo, 18% des hommes qui se déplacent à pied et 17% de femmes à pied</p>
<p>Les situations en rapport avec divers cas de vol du moyen de déplacement (vélo ou moto) ou du moyen de production (charrette, âne, outils de travail) ou des cas de vol de la marchandise dans la boutique, l'atelier ou le magasin de vente</p>	<p>Nous avons en zone A 20% des femmes à vélo qui sont affectées par des pertes de leur moyen de déplacement à la suite d'un vol, à cet effectif s'ajoutent 5% d'hommes à vélo contre 10% d'hommes à pied</p>	<p>Par contre dans la zone B, l'effectif des personnes affectées par le vol de leur moyen de déplacement ou de production est constitué par 18% parmi les hommes qui se déplacent à pied et 5% de femmes qui se déplacent également à pied</p>
<p>Les situations en rapport avec divers types de conflits : conflit national, transfrontalier, ou d'origine internationale et les cas d'émeutes de la faim.</p>	<p>10% des femmes à vélo et 10% des hommes à pied ont été victimes de situations imprévues liées aux conflits dans la zone A,</p>	<p>Nous avons 5% des hommes à vélo et 9% des hommes à pied dans la zone B.</p>
<p>Les situations en rapport avec le bassin résidentiel (incendies ou inondations du lieu d'habitation),</p>	<p>En faisant l'analyse comparative entre les deux zones d'études, nous avons dans le cas de la zone A, 10% des hommes à vélo et 20% de femmes à vélo contre 8% de femmes à pied qui sont affectés par ces situations imprévues en lien avec le bassin résidentiel</p>	<p>Dans la zone B, nous avons 55% des hommes à vélo, 40% des femmes à vélo, 27% des hommes à pied et 33% des femmes à pied qui sont affectés pour ces mêmes causes.</p>
<p>Les situations en rapport avec le relogement des populations suite à un sinistre (déplacement spatial du lieu d'habitation)</p>	<p>Les déplacements entre les sites d'accueil l'ancien lieu d'habitation, entraîne 15 km pour se rendre à la zone A à partir du site de Bassenko et 18 km à partir du site de Yagma, ce qui fait une augmentation des distances de 4,5 à 7,5 km.</p>	<p>Pour les actifs de la zone B qui reviendraient à leurs anciens lieux d'habitation, les variations intervenues sur leurs distances de mobilité sont de 25 km pour le site de Yagma et 30 km pour le site de Bassenko, soit des augmentations qui s'évaluent entre 9 à 14 km</p>

(Proposé par l'auteur)

Dans le cas où un imprévu s'invite dans la trajectoire de vie d'un actif précaire qui fait déjà face aux enjeux de survie, et quand cette situation vient de surcroît affecter sa mobilité alors qu'il doit justement se déplacer pour répondre à ses besoins vitaux, il apparaît dans sa trajectoire de vie ce que nous qualifions de « **processus d'installation de zones de rupture** ». Il s'agit par exemple de *l'abandon du bassin résidentiel suite au sinistre*, cela implique une augmentation des distances de déplacement pour revenir sur les lieux de certaines activités quotidiennes que l'on continue d'exercer sur l'ancien site. Il se produit aussi de nouvelles transformations dans l'espace de vie de ces actifs précaires occasionnant « **des ruptures de leur tissu relationnel** » qui jadis était de proximité (*réseau familial de proximité, réseau d'amis ou relations de voisinage, etc...*). Ce processus de rupture entraîne inévitablement des modifications dans les trajectoires de vie.

Dans ce contexte des **situations imprévues en rapport avec le contexte social et familial**, les sentiments sur la base desquels sont établis les liens au sein de ces réseaux de famille sont souvent d'ordre affectif et viennent annihiler le fondement même de la réussite en ramenant au bas de l'échelle plusieurs actifs qui veulent sortir de la précarité. Cet agissement est lié au fait que les sentiments prennent le dessus par rapport à certaines décisions prises par les populations précaires et qui les entraînent même dans un processus de « précarisation à l'envers » qui se traduit par la régression et non pas au progrès. Une situation imprévue en lien avec la santé ou des décès dans la famille entraîne des charges financières imprévisibles qui viennent grever les ressources budgétaires disponibles au sein des foyers précaires qui se retrouvent comme dans un étai.

Au-delà de ce qui précède, nos analyses montrent que plusieurs situations imprévues en lien avec les enjeux économiques conduisent simplement à l'asphyxie au sein des ménages. Dans ce contexte concernant des situations imprévues en rapport avec les enjeux économiques et financiers, nos analyses mettent en évidence que plus de 50% de l'effectif de la population cible fait face à des charges familiales supérieures aux revenus dans nos deux zones d'études. Ces charges sont surtout liées aux soins de santé et aux décès des membres de la famille, dont la couverture des frais a poussé quelques actifs précaires à vendre leur moyen de déplacement (leur vélo ou leur moto) pour faire face aux besoins de la famille, dont ils ne pouvaient s'affranchir par manque d'argent. Les effets induits sur la mobilité se manifestent soit directement soit indirectement selon le contexte, les amplitudes et les modes de déplacements.

La question du genre revêt dans cette approche un caractère particulier vu le poids familial qui repose sur les femmes veuves, et compte tenu des différentes formes de pénibilités et de limitations auxquelles celles-ci sont dorénavant assujetties (*faible scolarisation, faible équipement de mobilité, limitation des ressources financières, hypo-mobilité et exercice des activités à faible rendement*). Quand ces femmes se retrouvent seules à porter le fardeau de la

famille, elles ne savent pas souvent par où s'en tenir et par où commencer et plusieurs d'entre elles ont des difficultés pour s'en remettre et pouvoir évoluer. A cet effet leur cas l'hypo-mobilité s'amplifie et plusieurs d'entre elles ne parviennent pas à se payer un vélo sans une aide extérieure. Dans ce contexte, la scolarité des enfants est compromise, car plusieurs parmi eux ne franchissent pas le cycle primaire pour entrer prématurément dans la vie active pour soutenir la maman dans les charges familiales. La comparaison entre les deux zones met en évidence des valeurs plus significatives pour la zone B, avec une prédominance pour les hommes et les femmes qui se déplacent à pied dont l'âge varie entre 40 et 55 ans, et dont la mobilité est affectée par ces situations imprévues en lien avec les charges familiales et les enjeux socioéconomiques et financiers.

Certains actifs ont été victimes de vol de leur moyen de déplacement (vélo, moto), de leurs moyens de production (charrette, âne, outils de travail), de la marchandise (dans la boutique ou dans l'atelier) les valeurs les plus représentatives reviennent aux 20% des femmes à vélo de la zone A et aux 18% des hommes qui se déplacent à pied dans la zone B.

Plusieurs actifs précaires sont partis du Burkina Faso vers la Côte d'Ivoire dans l'espoir d'une vie meilleure. Cependant, *les conflits* qui ont éclaté dans ce pays d'accueil ont entraîné des pertes humaines et matérielles importantes aussi bien au sein des nationaux que des étrangers (des burkinabès), entraînant des déplacements de personnes dans les limites de la ville voire au-delà et provoquant le déracinement de plusieurs personnes. Cette situation a poussé plusieurs burkinabès à retourner dans leur pays d'origine. Ce retour s'est suivi de plusieurs effets selon nos analyses. Certains actifs ont perdu tous leurs revenus sur place en Côte d'Ivoire, d'autres ont été agressés puis pillés sur le chemin de retour alors que d'autres sont bien arrivés dans leur pays avec leurs économies qui se sont volatilisées pour plusieurs raisons (vol de leur magasin, dettes impayées par des clients et faillites). Ces personnes ont du tout reprendre à zéro. En faisant la comparaison entre les deux zones, 10% des femmes à vélo et 10% des hommes à pied ont été victimes de situations imprévues liées aux conflits dans la zone A alors que nous avons 5% des hommes à vélo et 9% des hommes à pied dans la zone B. Les deux zones sont presque affectées au même degré par ces situations en lien avec les conflits. Les deux zones sont presque affectées au même degré par ces situations en lien avec les conflits. En ce qui concerne les femmes, la zone A présente l'effectif le plus représentatif alors que pour les hommes, l'écart est faible entre les deux zones.

Dans nos analyses des **situations imprévues en lien avec le bassin résidentiel**, il est ressorti qu'elles ont des effets considérables qui touchent le processus de mobilité. C'est le cas des inondations qui ont eu lieu à Ouagadougou le 1^{er} septembre 2009 à la suite d'une crue dont l'intensité a dépassé les records depuis cent ans. Les études réalisées ont pu mettre cette

inondation en lien avec la question des changements climatiques qui touchent particulièrement plusieurs villes du Sud comme Ouagadougou, ayant des incidences sur les conditions de vie des populations, sur leur mobilité et sur leur déplacement spatial. Il en résulte par ailleurs des pertes importantes au niveau des biens matériels, contribuant ainsi à l'intensification des facteurs de vulnérabilité des populations précaires. Il est ressorti de nos analyses que la zone B est la plus affectée par des situations imprévues en lien avec le bassin résidentiel avec 55% d'hommes qui se déplacent à vélo et 33% de femmes qui se déplacent également à pied. Pour certains actifs précaires, il s'agit de maison partiellement ou intégralement détruites pour d'autres, il s'agit des murs de clôture ou des dalles de wc qui se sont effondrées lors des inondations.

Nos analyses ont également montré que les situations imprévues en rapport avec le bassin résidentiel concernent d'abord le type d'occupation des lieux. A cet égard, certains actifs occupent les lieux en tant que *propriétaire, héritier ou simplement locataire*. Ensuite nous avons pris en compte dans nos analyses le type d'habitation et dans ce cadre, plusieurs maisons sont construites *en terre banco ou en ciment*. Ils s'est dégagé que 59% des maisons construites dans nos deux zones d'études sont en banco, alors que 18% sont construites dans une combinaison de banco et de ciment et 23% sont en ciment. Le ciment étant un matériau de construction plus onéreux, ce taux de 23% est manifestement significatif et montre la volonté des populations à bâtir sur du long terme malgré leurs limites financières.

Nos analyses ont mis en évidence quatre types de sinistrés qui se dégagent à travers notre échantillonnage, à savoir :

- 1) des sinistrés qui ont été inondés et dont les bâtiments sont tombés et quelques mois après, ils sont revenus sur leurs anciens lieux d'habitation, il s'agit de 42% des actifs sinistrés parmi notre échantillonnage. Cette réticence à quitter les lieux est justifiée par l'approche sensiblement liée à la rupture des relations de famille ou de voisinage, mais surtout à cause des activités de proximité exercées dans le quartier par ces actifs. L'éloignement constitue de l'insécurité et une charge émotionnelle liées au fait qu'il faut tout recommencer ailleurs;
- 2) des sinistrés qui vivaient dans des zones illégales d'habitation et qui sont intégrés dans la troisième groupe ci-dessous ;
- 3) des sinistrés qui avaient trouvé des solutions de relogement à travers les réseaux sociaux et qui vivaient chez des parents, des voisins ou amis, en attendant une solution de la part du gouvernement, il s'agit de 38% des actifs sinistrés ;
- 4) des sinistrés à qui l'état avait déjà attribué des parcelles et des dons et qui avaient déjà commencé à reconstruire leurs maisons sur les sites de relogement, il s'agit seulement de 20% des sinistrés qui ont été logés dans des camps de relogements. Au cas où ils s'installent dans ces nouvelles zones de relogement, ils doivent supporter d'effectuer des déplacements

jusqu'à leurs anciens quartiers ou de créer de nouvelles activités lucratives dans la nouvelle zone de relogement. Face à cette situation, la moitié de ces 20% qui ont été relogés sont revenus dans leur ancien quartier en espérant avoir un jour assez de ressources pour sortir des quartiers périphériques et aller s'installer dans une zone urbanisée.

Il est ressorti par ailleurs de nos analyses, plusieurs enjeux institutionnels en rapport avec les procédures de déguerpissements des populations qui se font pour causes d'utilité publique, mais sans aucune forme d'indemnisation. Pour les quelques personnes qui en bénéficient, les valeurs d'expropriation correspondent à des montants sous-évalués. Lors de la répartition des lots dans les quartiers périphériques, plusieurs personnes qui y résident depuis des années se sont retrouvées sans parcelles après la distribution des lots, il s'agit de cas de non attribution des parcelles à ces résidents qui sont sur les lieux depuis plusieurs années. Cela montre l'importance des réseaux sociaux institutionnels, auxquels il faut se brancher pour bénéficier de ses propres droits, sinon on en est exclus.

La question du relogement des actifs suite aux sinistres met en évidence le fait que les populations sinistrées doivent vivre une nouvelle occupation spatiale pour ceux qui accèdent à un relogement et cela présente des avantages pour les actifs des deux zones dont les activités étaient déjà localisées vers ces nouveaux sites. Pour accéder au centre-ville à partir de ces nouveaux sites, ces actifs vont devoir effectuer des distances de 19 km entre Bassinko et le centre-ville et 22 km entre Yagma et le centre-ville. Par contre, pour ceux qui vont effectuer des vas et viens entre ces nouveaux sites d'accueil et leurs anciennes occupations, leur pénibilité se voit accentuer par le facteur distance de déplacement, et ceci de façon plus significative pour les actifs de la zone B.

Tous ces facteurs générés par des situations imprévues deviennent des amplificateurs de la précarité, occasionnant un caractère éprouvant et plusieurs dysfonctionnements dans la vie et dans la mobilité des ménages. Ces effets d'amplificateurs de la pénibilité ou de la précarité vont s'exercer sur les indicateurs de la mobilité de survie qui sont *(la pénibilité, le contexte social et professionnel et le niveau des revenus)*. Par conséquent, une situation imprévue dans la vie d'un actif précaire peut apporter une transformation majeure dans les trajectoires de vie et dans le processus d'amélioration des conditions de vie.

CHAPITRE VI

ARTICULATION ENTRE LES FACTEURS DE MOBILITE, LES STRATEGIES DE MOBILITE ET L'AMELIORATION DES CONDITIONS DE VIE

Introduction

Nous avons situé la ville de Ouagadougou comme étant marquée par une forte concentration des meilleurs emplois dans les quartiers centraux, d'où la question de leur desserrement ou de leur dédensification¹²⁹. Cet enjeu en lien avec la répartition des emplois à travers la ville de Ouagadougou, suscite doublement la question de l'accessibilité aux emplois d'une part en tant que motif de déplacement et aux lieux d'emplois d'autre part en termes de déplacement spatial domicile-emploi. A cet égard, les analyses faites dans les chapitres précédents nous montrent que plus on va des quartiers centraux vers la périphérie, l'emploi diminue en poids (*du point de vue qualitatif*) et en revenus (*en termes de consistance des gains*). Ces actifs précaires qui vivent dans les quartiers périphériques sont tenus d'effectuer de longs déplacements chaque jour pour accéder à leurs lieux d'emplois situés selon les individus : dans les quartiers de résidence, dans les quartiers voisins, dans les quartiers centraux ou dans d'autres quartiers éloignés. L'accès à ces différents lieux d'emploi éloignés est plus aisé pour les actifs qui possèdent un moyen de déplacement, en l'occurrence un vélo.

Nos analyses montrent que la faisabilité d'un déplacement est fonction de son coût qui est à la fois psychologique¹³⁰, monétaire et temporel¹³¹. En considérant cette approche que nous traduisons en termes d'avantages/coûts, cela montre que pour effectuer un déplacement plusieurs moyens sont mobilisés par les populations précaires. Les actifs qui bougent plus

¹²⁹ Par dédensification, nous entendons le saupoudrage des emplois de manière à entraîner un étalement des activités lucratives vers la périphérie au bénéfice des populations précaires.

¹³⁰ Par coût psychologique des déplacements, nous entendons les différentes formes de pénibilité mentionnées dans les chapitres précédents et qui affectent l'aspect moral des populations précaires.

¹³¹ Par coûts monétaires et temporels, nous entendons tous les effets induits en lien avec le budget-transport et les coûts générés en termes de temps-mis le long des trajectoires selon le mode de déplacement adopté.

retrouvent un emploi plus vite que les sédentaires, ce qui montre ***l'importance de la mobilité face à la sédentarité***. Par ailleurs, leur mobilité produit aussi des effets que nous qualifions d'avantages positifs, et les actifs qui savent saisir les différentes opportunités qu'offre la ville sont ceux-là qui trouvent le bénéfice dans leur mobilité malgré les effets négatifs générés par la pénibilité et toutes les contraintes physiques et voire psychologiques mentionnées précédemment. Ces avantages se traduisent entre autres par l'obtention des meilleurs emplois et des meilleurs revenus mais aussi par l'usage de l'ensemble des ressources urbaines disponibles en termes d'équipements urbains, les différents services offerts par la ville, les contacts qu'on se fait et qui permettent d'étendre ses réseaux sociaux. L'amélioration des conditions de vie passe inévitablement par un rapport positif entre les avantages/coûts en lien avec la mobilité. Les moyens déployés ou les coûts générés dépendent de la capacité économique de chaque actif, d'où implicitement l'importance de la question des revenus qui sont faibles pour la majorité d'entre eux du fait de leurs activités dans le secteur informel à faible rendement. Cette limitation a pour conséquence un faible niveau de mobilité.

Face à la pertinence d'établir une articulation entre les stratégies de mobilité et l'amélioration des conditions de vie des actifs, nous prenons en compte ce caractère discriminant qui apparaît au sein des populations précaires à Ouagadougou et qui met non seulement en évidence les inégalités au niveau des potentiels de déplacement vers les lieux d'emplois, mais aussi des inégalités en termes de qualité des emplois et niveau des revenus, qui conduisent à des seuils de mobilité entre actifs. La précarité est donc un système qu'il faut vaincre à tout prix. Pour cela, il faut utiliser de manière optimale les moyens dont on dispose, pour obtenir le maximum d'efficacité à travers les modes de déplacement adoptés. Par ailleurs, ***les stratégies*** adoptées ont un objectif global et à plus long terme, qui consiste à coordonner l'action de l'ensemble des forces pour gagner la bataille de la mobilité afin d'***améliorer les conditions de vie*** des actifs précaires. Toutes ces stratégies ne sont pas nécessairement construites et délibérées, certaines se découvrent en marchant, c'est-à-dire au parcours, en fonction des contraintes externes ou/et les variations aléatoires des paramètres du système de mobilité.

Eu égard à ce qui précède, nous abordons dans ce dernier chapitre les analyses relatives à notre quatrième question de recherche qui est : « ***Dans quelle mesure les stratégies adoptées par les populations cibles, permettent-elles la croissance et l'amélioration des conditions de vie des ménages?*** ». Cela consiste en d'autres termes à évaluer l'efficacité des stratégies adoptées par les actifs précaires. Dans cette approche où la mobilité a un prix et où elle interagit de manière complexe avec les autres dimensions de la vie quotidienne des actifs précaires de Ouagadougou, les objectifs poursuivis sont les suivants : identifier les stratégies adoptées par les actifs précaires parmi lesquelles : intermodalité, réseaux sociaux, mobilité de proximité/éloignement ; ensuite définir les effets induits par les

stratégies adoptées sur l'amélioration des conditions de vie des actifs précaires ; énumérer les stratégies qui favorisent le mieux une meilleure autonomie, une meilleure gestion du temps en termes de stabilité familiale, d'obtention de meilleurs revenus et de confort en termes de conditions de logement

Partant du principe que ces populations précaires ne restent pas dans une position passive face à leur faible capacité de mobilité et face à leurs faibles revenus, au contraire ils font des choix en termes de stratégies, ils se débrouillent selon Le Breton (2005), combinent ces stratégies de mobilité, sont imaginatifs et astucieux, ils inventent des solutions pour pouvoir bouger, ce sont des bricoleurs de mobilité engagés dans leur déplacement pour accéder aux emplois, ils ne sont pas de simples machines à se déplacer. Ils pensent leur mobilité et l'arbitrent en fonction de différentes options au sein de discours tactiques et stratégiques, qu'ils se tiennent à eux-mêmes et parviennent à des solutions de déplacement, désignées comme étant des choix en situation de déplacement et l'objectif est la réalisation optimale du déplacement vers l'activité qui le justifie.

Cet objectif obéit à une logique de performance, mais chaque choix est ensuite analysé en fonction des ressources mobilisées par les populations qui sont pauvres en ressources économiques et dont la plupart se déplacent à pied. Ces actifs se retrouvent finalement en situation d'hypo-mobilité ou de captif, alors que ceux qui possèdent au moins un vélo vivent des situations d'hyper-mobilité. Il en résulte un caractère discriminant entre les actifs qui accèdent aux emplois éloignés parce qu'ils possèdent un moyen de déplacement, par rapport à ceux qui sont contraints de se limiter aux activités de proximité moins rémunérateurs. Emre Korsu (2010) souligne à cet effet que le monde de l'hypermobilité n'est pas tout à fait le monde de la mobilité pour tous et nous ne sommes pas encore tous égaux devant la mobilité. Il souligne également qu'il n'y a pas une proportionnalité stricte entre la quantité de mobilité qu'accomplissent les individus et leur niveau de satisfaction (bénéfices) suite à leur mobilité et cela est d'autant plus réel pour les populations précaires. C'est dire que les écarts bruts de quantité de mobilité entre individus sont en soi quasiment impossibles à retranscrire en termes d'inégalité entre ceux qui disposent d'un moyen de déplacement et ceux-là qui se déplacent à pied.

Ces stratégies ont été développées autour du **concept de motilité** qui a été proposé par Kaufmann et Flamm (2002), sur la base des facteurs de motilité qui sont : **l'accessibilité** face aux différents choix de mobilité, **les compétences et l'appréhension des opportunités** qui se présentent. Nous considérons que ces stratégies prennent forme progressivement dans un flux continu d'actions et parmi celles adoptées par les populations précaires à Ouagadougou, nous avons : *les stratégies centrées sur les déplacements de proximité/éloignement* et sur *l'intermodalité* qui est constituée par des combinaisons intermodales (*marche-bus*) ; (*marche-taxi*) ou (*vélo-taxi*). Nous avons abordé ces questions

dans le chapitre 3. Nous avons aussi des stratégies centrées sur *l'apport des réseaux sociaux*, sujet que nous avons développé dans le chapitre 4. Partant du fait que l'adoption d'une stratégie dépend des ressources disponibles, de la capacité individuelle de mobilité et de l'anticipation de chaque actif précaire qui choisit ses stratégies. Nous avons émis l'hypothèse *qu'en faisant usage des stratégies mentionnées ci-dessus dans leur mobilité quotidienne, les actifs précaires peuvent voir s'améliorer leur qualité de vie, sortir de la précarité et obtenir de meilleurs emplois ou un meilleur statut social.*

Pour faire nos analyses, nous mettons dans la balance l'ensemble des contraintes en termes de coûts comparés à l'ensemble des avantages en lien avec chacune des stratégies adoptées et nos indicateurs de mesure de l'amélioration des conditions de vie sont : *l'autonomie de la mobilité, l'autosuffisance et la gestion du temps, le niveau de revenus et le confort familial.* Partant du fait que les stratégies adoptées par les actifs précaires ont un caractère plutôt glissant selon l'individu et selon le lieu où la personne évolue, il est donc nécessaire de mettre en liaison les différentes stratégies de mobilité avec les seuils de mobilité et ensuite mettre les seuils de mobilité en lien avec les indicateurs d'amélioration des conditions de vie, ainsi nous pouvons évaluer concrètement les améliorations qui se sont opérées en termes d'acquisition de biens et équipements pour le ménage en prenant en compte les différentes trajectoires de vie de ces actifs précaires. Ces indicateurs qui sont le résultat supposé être obtenu à la suite des stratégies adoptées, vont également traduire concrètement la manière dont ces stratégies permettent-elles de *passer d'une mobilité de survie, à une mobilité de subsistance, et ensuite d'une mobilité d'épargne à une mobilité d'investissement.* Nos analyses sont faites selon le modèle **Espace-temps-activités**.

Pour opérationnaliser notre question de recherche et nos hypothèses dans le présent chapitre, nous abordons nos analyses dans la section 6.1 en faisant l'articulation entre les différents facteurs qui affectent la mobilité et les stratégies adoptées par les actifs. Nous faisons ensuite nos analyses dans la section 6.2 en recherchant l'articulation entre les stratégies de mobilité dont *l'intermodalité, les réseaux sociaux, le choix entre les emplois de proximité/éloignement* et les quatre seuils de mobilité. Pour mieux comprendre les enjeux en lien avec les seuils de mobilité, nous faisons l'analyse des effets induits par les quatre seuils de mobilité dont *la mobilité de survie, la mobilité de subsistance, la mobilité d'épargne et la mobilité d'investissement* sur l'amélioration des conditions de vie des actifs précaires dans la section 6.3.

6.1 Articulation entre les facteurs qui affectent la mobilité et les stratégies de mobilité

Dans le cadre de notre thèse, nous avons identifié les facteurs suivants qui affectent la mobilité des actifs précaires, il s'agit : des facteurs de motilité (*accessibilité face aux différents choix de mobilité et face aux réseaux de voiries, les compétences, et l'appréhension cognitive des opportunités*), et des autres facteurs constitués par : *les distances de déplacement et les activités exercées, les situations imprévues, l'aspect genre et les politiques publiques*. Sachant que ces facteurs qui affectent la mobilité sont basés sur : l'autonomie des actifs précaires dans leur mobilité, le potentiel de choix de mobilité et le capital individuel de mobilité dont ils disposent, nous nous posons la question de savoir comment ces facteurs affectent-ils les stratégies de mobilité ?

La motilité peut être définie comme étant la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. En nous inspirant des travaux de Lévy (2000), nous considérons que la motilité se compose de facteurs relatifs aux accessibilités (*les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large*), aux compétences (*que nécessite l'usage de cette offre*) et à l'appropriation (*l'évaluation de l'offre par rapport à ses projets*). A titre comparatif avec les travaux de Lévy, les analyses menées par Kaufmann ont montré que la motilité apparaît de plus en plus comme dimension constitutive de la position sociale. Elle peut être considérée comme un capital, pour deux raisons essentiellement : La motilité renvoie à des compétences acquises, aux aspirations de mobilité, aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existant et à leur accessibilité, aux contraintes spatio-temporelles de la vie quotidienne telles que la localisation du lieu de travail ; ensuite la motilité renvoie aussi en dehors des connaissances des itinéraires les plus rapides dans une ville, à la question des logiques d'action des acteurs. A cet égard, la motilité est susceptible de prendre différentes formes par le fait qu'il y a des manières différentes d'être mobile et cette multiplication découle de celle des potentiels de vitesse procurés par les moyens de déplacement dont on dispose pour accéder à des territoires beaucoup plus étendus. Un des intérêts de la motilité étant de mettre en évidence les modalités de la transformation du potentiel de mobilité en mobilité proprement dite.

Nos analyses portent sur l'individu global qui est marqué par une trajectoire de vie et des aires de déplacements, et donc les actions s'inscrivent dans le temps et dans l'espace, selon la stratégie des usages des espaces-temps-activités et selon les séquences de mobilité et d'activités. Notre objectif est de mettre en liaison des logiques d'actions qui sous-tendent des choix de stratégies de mobilité, qui à leur tour donnent lieu à des transformations des

conditions de vie des actifs précaires. Nous intégrons dans nos analyses des logiques d'action de ces populations précaires. Ces logiques se situent dans le cadre de l'action réflexive telle que la définit Weber (1995) sur la base d'une action considérée comme étant construite et rationnelle, façonnée par les ressources économiques (*revenus, moyen de déplacement...*) et sociales (*capital social issu des réseaux sociaux*). Ces actifs réalisent leurs activités quotidiennes en faisant face à une mobilité sous plusieurs contraintes, imposées par différents facteurs qui agissent à différents niveaux, affectant considérablement leur mobilité. Nous mettons côte à côte dans nos analyses, lesdits facteurs d'un côté et les potentiels¹³² combien limités de ces actifs précaires de l'autre. Dans les combinaisons intermodales, le potentiel des ménages est également limité par les faibles revenus des ménages que le budget transport vient grever considérablement. Eu égard à ce qui précède, nous pouvons dire que l'enjeu est aussi politique, d'où la prise en compte des politiques publiques parmi les autres facteurs.

Dans le cadre de nos analyses, nous présentons ci-dessous ces différents facteurs susmentionnés, au sein desquels nous pouvons établir des liens d'interdépendance par exemple entre l'appréhension cognitive des opportunités et la capacité de déplacement qui restent étroitement liés à l'accessibilité, mais aussi aux compétences de mobilité. Cela met en évidence le fait qu'à l'intérieur même des facteurs de motilité, ***il y a des conditionnements internes entre les trois variables qui sont l'accessibilité, les compétences et l'appréhension cognitive des opportunités***, comme le montre le tableau 6.1 ci-dessous.

Tableau 6.1 Analyse de l'interdépendance des facteurs de motilité

	<i>L'accessibilité</i>	<i>Les compétences</i>	<i>L'appréhension cognitive des opportunités</i>
<i>L'accessibilité</i>		Savoir-faire à mobiliser pour mettre en œuvre les moyens dont on dispose (<i>savoir</i>),	Existence des représentations qui déterminent la volonté et le droit d'accéder (<i>vouloir et pouvoir</i>),
<i>Les compétences</i>	Besoin d'une capacité d'adaptation continue en fonction des différentes formes d'accessibilité		Nécessité d'avoir une bonne réactivité et savoir saisir avec discernement les multiples opportunités en termes de rendement
<i>L'appréhension cognitive des opportunités</i>	Avoir une bonne perception de la meilleure accessibilité en fonction de la capacité de déplacement dont on dispose	La maîtrise de l'espace urbain, savoir contextualiser l'offre disponible et en tirer les meilleures opportunités	

(Proposé par l'auteur)

En d'autres termes, ces facteurs vont influencer positivement ou négativement les stratégies de mobilité selon une meilleure harmonisation entre eux en rapport avec les

¹³² La situation des actifs précaires est contraignante par le fait que la majorité d'entre eux n'ont pas la possibilité d'avoir une parcelle dans les zones urbanisées et aussi, ces populations n'ont pas l'accès aux transports collectifs qui arrivent dans les quartiers périphériques. Ils sont également limités par la faible présence des emplois dans les quartiers périphériques.

stratégies adoptées. Ces facteurs de motilité influencent également les autres facteurs (*distances de déplacements et emplois exercés, situations imprévues, genre et politique publique*). Nous abordons ci-dessous l'articulation entre ces facteurs et les stratégies de mobilité en commençant par le facteur « accessibilité ».

6.1.1 L'accessibilité comme facteur de motilité et ses effets sur les stratégies de mobilité

Nous considérons que l'accessibilité est d'abord physique au sens de l'existence, de la destination et de la disposition des moyens de l'atteindre (*avoir*). A cet égard, ces implications se retrouvent à la fois au niveau spatial (*pénibilité des déplacements*) et financier (*budget de transport ou coûts générés par les déplacements*). Quand il s'agit de grandes amplitudes de déplacements supérieures à 15 km, le vélo devient indispensable. Dans le cas de Ouagadougou, les actifs précaires sont assujettis à des coûts élevés pour leur mobilité. *Certains ménages dépensent 20 à 30 % en moyenne de l'ensemble de leurs revenus pour le budget transport, dans un contexte où les actifs précaires ont environ 1\$ USA/jour*. Ces implications à la fois spatiales et financières vont influencer les stratégies de mobilité par des choix entre les emplois de proximité versus emplois éloignés comme cela ressort dans les analyses ci-dessous.

6.1.1.1 L'influence de l'état des espaces circulatoires

L'accessibilité comme facteur de motilité affecte les stratégies de mobilité à travers les espaces circulatoires. La figure 6.1 ci-dessous présente l'offre en infrastructures viaires et nos deux zones d'études sont localisées dans la zone A au secteur 17 et dans la zone B au secteur 28. Il s'agit de deux quartiers non lotis et non viabilisés. Du point de vue fonctionnel, les espaces circulatoires ne disposent pas de *trottoirs et de pistes cyclables pour drainer les flux des deux roues (vélos et motos)*. Aussi, les difficultés d'accès des automobiles et bus de transports en commun dans ces quartiers périphériques poussent les populations à faire de longs parcours jusqu'aux voies bitumées dans l'espoir de croiser un taxi ou un bus. Pour se rapprocher des clients, ces réseaux de taxis ont constitué des têtes de taxi à la sortie de chaque quartier périphérique. Une bonne accessibilité urbaine favorise les stratégies de mobilité des populations et un meilleur accès aux services urbains et aux ressources.

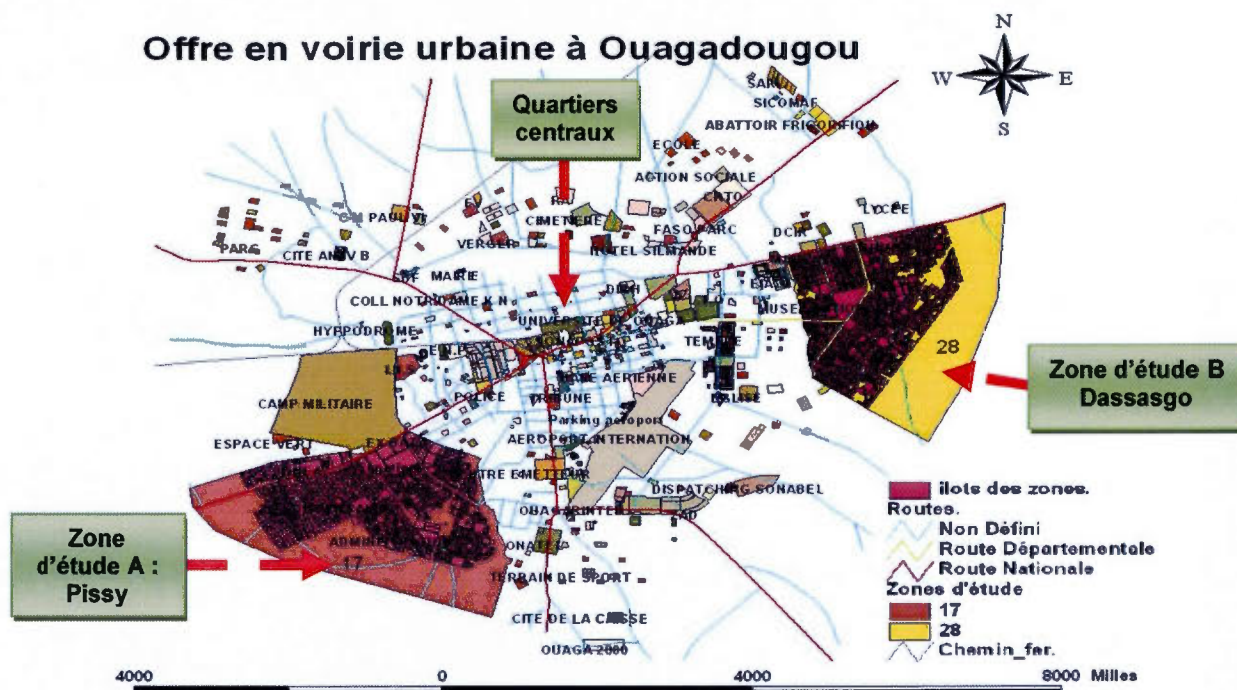


Figure 6.1 Identification des deux zones d'étude et des réseaux de voiries urbaines à Ouagadougou(tiré de la Commune de Ouagadougou).

Les effets liés aux conditions d'accessibilité peuvent également être traduits à travers les axes de mobilité en considérant l'environnement spatial qui entoure les aires circulatoires.



Figure 6.2 Disposition architecturale de quelques habitations au secteur 28 à Ouagadougou, localisé à la Zone B (Dassasgo) par l'auteur.

Cet environnement spatial se caractérise par différentes formes de difficultés rencontrées le long des axes de mobilité. Dans le cas des quartiers périphériques de Ouagadougou, l'état de ces aires circulatoires a des implications sur la pénibilité des trajectoires et sur l'inconfort qui proviennent de ces sentiers tortueux qui se faufilent entre les cases, comme nous pouvons le constater sur la figure 6.2 ci-dessus. Ces trajectoires drainent cependant des flux importants de populations qui se déplacent à pied, avec des charrettes, à moto ou à vélo. A ces insuffisances que nous pouvons qualifier de structurelles, nous pouvons ajouter la qualification des espaces de mobilité, dont la tendance est d'allonger les distances des parcours et de les rendre moins confortables et plus longs à cause des multiples détours. Dans ce contexte, les piétons se déplacent sur des sentiers improvisés entre des cases, et nous pouvons ajouter à ce constat, le fait que les voies en terre qui serpentent le cadre bâti, exigent de sillonner à travers les concessions voisines pour sortir sur les voies principales à cause de cela, ces trajectoires non rectilignes rendent les distances de parcours plus longs. Nous avons qualifié ces contraintes **d'effets de pénibilité le long des trajectoires de mobilité**.

Pour comprendre la manière dont la distance entre le lieu de résidence (*quartiers périphériques*) et le lieu d'emploi (*qui peut être dans le quartier d'habitation, dans le quartier voisin, dans les quartiers centraux ou dans d'autres quartiers éloignés*) agit sur la mobilité des actifs précaires pour accéder aux emplois (*de proximité ou d'éloignement*), la figure 6.3 ci-dessous, nous montre les conditions d'accès à l'intérieur des quartiers périphériques.



Figure 6.3 Etat des dégradations des espaces circulatoires (*par l'auteur*)

Par ailleurs, d'autres inconvénients le long des trajectoires de mobilité, sont liées aux déformations des aires circulatoires qui obligent souvent les usagers à se déporter de part et

d'autre de l'axe du tronçon. Ces rues sont recouvertes d'une couche de roulement essentiellement constituée des matériaux en graveleux latéritique, qui donnent toujours lieu à une perte importante de matériau chaque année (*environ 25 mm par an pour cause de son exploitation et à cause des intempéries*¹³³) ; pour cette raison les actifs précaires orientent leurs stratégies de mobilité au gré des aires circulatoires compte tenu de l'accessibilité. Nous n'avons pas intégré dans notre échantillonnage des cas d'actif qui souffrent d'handicaps physiques plus ou moins graves, rendant leur mobilité difficile, voire impossible à cause des conditions d'accessibilité le long de ces aires circulatoires dans les quartiers périphériques, mais tout de même la question se pose quant à la praticabilité des aires circulatoires pour le confort de tous.

Face à ce constat, la Commune de Ouagadougou s'est vue attribuer par le gouvernement du Burkina Faso une série de fonctions conformément à la Loi N° 055-2004/AN portant Code Général des Collectivités Territoriales (C.G.C.T) au Burkina Faso qui stipule dans sa section 2 intitulé : **De l'aménagement du territoire, de la gestion du domaine foncier et de l'aménagement urbain**, qui stipule en son article 86.

Article 86 : la commune urbaine et la commune rurale reçoivent les compétences suivantes :

1. Avis sur le schéma d'aménagement urbain avant son approbation par l'Etat conformément aux procédures prévues par les textes en vigueur ; établissement et exécution de plans de lotissement, après approbation de l'autorité de tutelle conformément aux textes en vigueur ; attribution des parcelles et délivrance des titres d'occupation se rapportant à leur domaine foncier propre ou aux parties du domaine foncier national ayant l'objet d'un transfert de gestion à leur profit ; délivrance des autorisations de construire ; et délivrance des certificats de conformité ;
2. Adressage et dénomination des rues, puis participation à la gestion des terres du domaine foncier national situé dans leur ressort territorial ; et délivrance des autorisations d'occupation du domaine public ; réglementation et police de la circulation ; création, réhabilitation et entretien des rues et des signalisations ;
3. Désignation des sites des gares et des aires de stationnement ; puis construction et entretien des caniveaux, des gares et des aires de stationnement ;
4. Initiative et soutien en matière de transport en commun et Initiative et soutien en matière de ramassage scolaire.

Toutes ces compétences se mettent difficilement en place au sein de la Commune de Ouagadougou à cause de la lourdeur institutionnelle dans la mise en œuvre du processus de décentralisation.

¹³³ Pendant la saison des pluies, une quantité importante de matériaux issus de la couche de roulement est transportée par les eaux de pluie (extrait du rapport de la Direction des services techniques de la Mairie de Ouagadougou, DSTM, 2010).

A travers nos résultats, il se dégage des particularités sur la question du genre. Dans ce cadre, nous avons constaté que le faible taux d'équipement en vélos, diminue fortement la mobilité des femmes dans les deux zones d'études. Elles sont non seulement moins équipées que les hommes en vélo, elles sont aussi plus engagées que les hommes dans les tâches ménagères et par conséquent, ces dernières ne peuvent pas avoir le même niveau d'accessibilité aux ressources urbaines au même titre que les hommes.

Parmi les actifs que nous avons rencontrés, ceux-là qui se lèvent tôt le matin à 5h00 pour débiter leur travail à 7h00, fonctionnent ainsi depuis des années et ils prennent selon eux des dispositions d'être à leur lieu de travail à l'heure malgré l'éloignement et malgré leur faible capacité de mobilité. Ils en ont l'habitude et par la répétition le long des mêmes trajectoires ils prennent parfois des raccourcis pour gagner du temps, cela constitue ce que nous pouvons qualifier de « routines sécurisantes¹³⁴ » que les actifs adoptent pour structurer leurs déplacements. Le fait de devoir effectuer les mêmes trajectoires spatiales, finit par leur donner des réflexes et même un rythme de vie régulier. Ces derniers sont dans un rapport au temps qui peut sembler passif, mais en fait, ils ont appris à doser leur temps en fonction des moyens de mobilité dont ils disposent. Lors de nos échanges, ils reconnaissent leurs limites et les circonstances dans lesquelles ils se déplacent. Certains actifs qui travaillent comme gardien franchissent les aires circulatoires en latérite dans l'obscurité, en leur présentant les risques encourus, ces derniers nous expliquent qu'ils savent par cœur où sont localisés tous les trous qui sont sur les rues qu'ils franchissent chaque jour, c'est devenu un réflexe. Les routines spatiales sont selon Leslie Belton-Chevallier et Benjamin Pradel (2010) les usages réguliers, habituels, récurrents d'un lieu et la routinisation des aires de mobilité est sécurisante pour les actifs précaires que nous avons rencontrés.

6.1.2 Les compétences comme facteur de motilité et leurs effets sur les stratégies de mobilité

Partant du principe que l'accessibilité implique aussi une dimension purement pratique dans le sens où il est nécessaire de mobiliser un certain savoir-faire pour mettre en œuvre les moyens dont on dispose, ce savoir-faire nécessaire dans la mobilité fait le lien entre « accessibilité » et « compétences ». A cet égard, Orfeuill (2004-a) considère que la mobilité est aussi une question de savoir-être et de savoir-faire. Laousse (2004) ajoute qu'on ne naît pas

¹³⁴ Les routines sécurisantes sont définies par Caroline Guillot et Hélène Delahaye (2010 : 267) comme étant des cadres structurés et structurants qui prennent des contours bien précis où règne la répétition et la banalisation que l'individu ne cesse de produire et de reproduire. Les habitudes s'acquièrent par la répétition fréquente des mêmes actes et expriment l'intériorisation d'un ordre temporel.

mobile, mais on le devient, et c'est tout un apprentissage. Tout cela montre combien il est nécessaire de prendre en compte la dimension symbolique des représentations qui déterminent la volonté et le droit d'accéder, on peut vouloir accéder à un espace urbain, mais encore devrait-on en être capable (*vouloir et pouvoir*), d'où encore l'importance des compétences pour faire face aux exigences de la mobilité urbaine. Les compétences se réfèrent à une combinaison de savoir-faire et de savoir-être des acteurs et cela implique également les appropriations¹³⁵ qui permettent d'être mobiles. Dans le cas de la ville de Ouagadougou, les populations précaires doivent avoir des compétences en termes de capacités organisationnelles¹³⁶, qui permettent de mieux orienter les stratégies compte tenu des différents réseaux de bus, taxis et différents nœuds pour les connexions de l'intermodalité. Cela exige d'avoir plusieurs types de connaissances sur le plan de la ville sur les itinéraires et cela demande aussi d'avoir la réactivité pour programmer les activités dans le délai requis, mais il faut aussi savoir identifier le meilleur emplacement pour les activités de proximité en vue d'un meilleur rendement de celle-ci.

En dehors de ces changements, nous relevons que si la motilité est devenue importante, c'est aussi par la multiplication des choix possibles en matière de mobilité spatiale : il y a désormais besoin de choisir là où autrefois il n'y avait pas de choix. D'une part la multiplication des possibles introduit de la différenciation là où autrefois il n'y en avait pas. Non seulement être mobile implique souvent de choisir entre des alternatives, mais en plus, l'univers de choix et les compétences qu'il mobilise chez les acteurs ne cessent de changer. L'acteur se trouve donc de plus en plus confronté à des choix d'accès (desquels il faut se doter ou non) de compétences (à acquérir ou pas) et d'appropriation (d'analyse de l'intérêt de tel ou tel moyen de communication) lorsqu'il souhaite être mobile. Ces compétences nécessaires intègrent aussi la capacité d'anticipation ou de projection de soi dans l'espace urbain.

Face à cette situation, des dispositifs ont été mis en place pour améliorer les compétences pour la mobilité des actifs dans certaines villes du Nord. Il s'agit des plateformes réalisées par des associations pour aider certaines populations précaires à faire face aux enjeux des transports collectifs. Cette approche consiste à développer leurs compétences en termes d'optimisation des parcours, et détermination des caractéristiques du service. Aussi, cette insertion à l'emploi couvre d'après Le Breton (2005) le volet information/formation sur les droits à la mobilité pour des minorités et des femmes. Ces associations ont également mis

¹³⁵ Par appropriations, nous entendons l'analyse de l'intérêt de tel ou tel moyen de déplacement ou d'une connexion particulièrement dans le cas de la stratégie d'intermodalité. L'appropriation est le sens donné par les acteurs aux accès et aux compétences et relève donc des stratégies, des valeurs, des perceptions et des habitudes que ces actifs précaires mettent en place. Cette appropriation se construit individuellement ou collectivement notamment par l'intériorisation de normes urbaines.

¹³⁶ Les capacités organisationnelles sont liées à certains critères tels que : il faut connaître la ville, savoir localiser l'endroit où se trouve ce que l'on cherche (savoir localiser les adresses à travers l'espace urbain), savoir saisir les multiples opportunités qu'offre la ville, savoir lire la carte de la ville ou la carte relative aux réseaux de transports publics et savoir saisir les opportunités qui s'offrent à travers le capital social issu de réseaux sociaux (exemple savoir à qui s'adresser pour avoir la bonne information qui permet de débloquer telle ou telle situation).

l'accent sur la préparation à l'obtention du permis de conduire. Dans ce volet formation, il est évident que lire le plan d'un réseau de bus et comprendre une carte routière, maîtriser l'équilibre du vélo, coordonner les gestes de la conduite d'une voiture et décrypter le code de la route. Tous ces savoirs ne vont pas de soi, finalement, la mobilité s'apprend. Comme implication sur les stratégies de mobilité, cette assimilation de compétences offre aux actifs qui les acquièrent des atouts pour mieux optimiser leur accès aux ressources urbaines. L'appropriation est le sens donné par les acteurs aux accès et aux compétences et relève des stratégies, valeurs, perceptions et habitudes. L'appropriation se construit notamment par l'intériorisation de normes et de valeurs urbaines.

Compte tenu du faible niveau de scolarité de notre population cible, nous faisons le lien entre cette notion de « compétences » aux facteurs culturels qui agissent sur l'individu au travers de l'ensemble de son expérience de vie. L'évaluation du niveau de scolarité des populations précaires issues de notre échantillonnage nous montre que 90% sont analphabètes et parmi les scolarisés une majorité écrasante s'est arrêtée au niveau du primaire (95%). Ce taux élevé d'analphabètes est justifié pour des raisons suivantes : manque de moyens financiers ; charges familiales et manque d'école dans la localité ou dans le village. Cette notion de « compétences » s'en retrouve finalement affectée à cause des facteurs culturels qui agissent sur l'individu au travers de l'ensemble de son expérience de vie. Le changement de milieu de vie entre le village et la capitale Ouagadougou a des effets d'entraînement sur la compréhension des enjeux urbains, par le fait que ces populations sont à cheval entre leurs anciens repères ruraux et doivent assimiler de nouveaux repères urbains. Le fait de quitter le village et de venir s'installer à Ouagadougou exige de développer de nouvelles compétences en termes d'optimisation des parcours et même de comprendre l'importance du réseautage, afin de bénéficier des apports de ces divers réseaux de familles, d'amis et de voisinage dont le contexte est différent de celui du village. Ce facteur « compétences » a des implications sur les stratégies de mobilité et offre aux actifs qui les acquièrent des atouts pour mieux optimiser leur accès aux ressources urbaines et même au capital social des réseaux sociaux. La question de compétence apparaît à plusieurs niveaux et a plusieurs implications sur l'autonomie des populations précaires.

Je n'ai pas fait l'école, mais j'ai travaillé 11 ans en Côte d'Ivoire. Je suis arrivé à Ouagadougou en 1994 et j'ai débuté comme chauffeur en 2001. Pour arriver au lieu de travail je marche chaque jour pendant une heure et je travaille de 6h00 du matin à 20h00. L'entente que j'ai faite avec ma patronne est de lui remettre 8000 francs cfa/jour et ce que je perçois au-delà de ce montant me revient. Si je perds ce travail, la seule activité qui me reste est de faire l'agriculture. (P08)

Le changement de milieu de vie entre le village et la capitale Ouagadougou a des effets d'entraînement sur la compréhension des enjeux urbains, pour ces populations qui ont vécu pendant longtemps au village et qui doivent désormais assimiler de nouveaux repères urbains. Le champ des compétences est vaste, mais leur acquisition permet d'avoir une réelle autonomie de mobilité, car il s'agit là de compétences pratiques et élémentaires de la vie de tous les jours que chaque actif précaire devrait intérioriser et s'en servir de façon spontanée. Souvent, le résultat qui se produit dans cet univers compétitif est que les plus inaptes à cet univers urbain ou à ce « *lac de signes* » comme le dit Georges Amar (2004), sont obligés de se limiter à la marche et aux déplacements de proximité (rayon $R < 1,5$ km) qui leur confèrent une certaine autonomie limitée dans un faible rayon d'action et de mobilité. Ces actifs se retrouvent pour le cas de Ouagadougou dans l'hypo-mobilité sous contraintes et vont chercher leur appui à travers les réseaux sociaux de voisinage, d'où ils arrivent à emprunter un vélo pour effectuer une course urgente, ces actifs vivent ainsi une mobilité dépendante. Les enjeux en lien avec la capacité de mobilité et les contraintes qui affectent cette mobilité des populations précaires montrent que la saisie des opportunités qu'offre la ville reste fortement liée au rapport que ces actifs ont dans leur construction du quotidien, en termes d'espace, de temps et d'activités exercées. C'est à ce niveau qu'interviennent les arbitrages, les stratégies et les tactiques de mobilité qui déterminent les frontières d'un actif à un autre, cette différenciation est à l'origine des écarts interindividuels notamment et se traduisent au niveau économique, d'où l'existence des plus pauvres parmi les pauvres, la vie en ville devient à ce niveau fortement sélective, d'où l'adage de Simon Compaore, Maire de la ville de Ouagadougou qui dit lors d'une rencontre à Ouagadougou en juillet 2010 :

« ...Compte tenu de la situation de certains individus à Ouagadougou, tout le monde ne peut pas vivre en ville, car cela exige que les capacités individuelles s'adaptent en permanence à de nouvelles situations, pour cela que ceux qui ne peuvent se soumettre aux exigences de la ville restent au village, la ville c'est pour ceux qui sont capables de vivre en ville... ! »

Cette affirmation du Maire de la ville de Ouagadougou exclut le fait que les compétences s'acquièrent et la ville est formative en soit. Etre mobile implique non seulement de choisir entre des alternatives (*mobilité d'éloignement versus mobilité de proximité, intermodalité ou approche monomodale*), mais en plus, il faut tenir compte du processus d'étalement urbain et de l'évolution polycentrique de la ville et des actions politiques mises en place. L'actif précaire se trouve donc confronté à des choix d'accès qui exige de lui des compétences lorsqu'il souhaite être mobile, mais ces compétences nécessaires intègrent non seulement sa capacité d'anticipation ou de projection dans l'espace urbain, mais aussi le dispositif institutionnel qui doit être mis à sa disposition par les pouvoirs publics.

6.1.3 L'appréhension cognitive des opportunités comme facteur de motilité et ses effets sur les stratégies de mobilité

L'appréhension cognitive des opportunités intervient parmi les facteurs de motilité et met en évidence le fait que le manque de visibilité plus large sur les enjeux urbains et sur les meilleures opportunités vient réduire les possibilités de trouver un bon emploi, qu'il soit de proximité ou éloigné et même de bénéficier des ressources urbaines. Les actifs qui ne possèdent pas ces qualités manquent de visibilité, ce qui les empêche d'identifier la meilleure localisation des lieux d'emplois par exemple pour exercer des activités de proximité dans le quartier, il est nécessaire de trouver un bon emplacement qui soit non seulement accessible, mais aussi attractif quant à la clientèle. Si cette appréhension n'est pas claire, à cause d'une faible maîtrise des dynamiques urbaines et de la localisation spatiale des différentes fonctionnalités au sein de la ville et au sein du quartier, alors par conséquent ces populations s'orientent aveuglement, ne savent pas souvent où aller s'implanter pour rentabiliser au mieux leurs activités commerciales par exemple. Ce manque de visibilité accentue ainsi le taux de chômage parmi les actifs précaires.

Les plus aptes à saisir les bonnes opportunités sont ceux qui vont trouver les meilleurs emplacements, les meilleurs emplois et ils ceux qui réussissent le mieux pour sortir de la précarité. Nous mettons en évidence le fait qu'il peut apparaître d'éventuels biais occasionnés par des cas spécifiques à l'exemple d'une personne qui trouverait une bonne opportunité, mais qu'elle serait obligée d'abandonner faute de moyen de déplacement, d'où l'articulation entre l'appréhension cognitive des opportunités et la capacité de mobilité. Nous pouvons établir la même analyse entre l'appréhension cognitive des opportunités et les compétences nécessaires à la mobilité. Cela montre qu'à l'intérieur même des facteurs de motilité mentionnés ci-dessus, nous pouvons établir des liens d'interdépendance entre l'appréhension cognitive des opportunités et la capacité de déplacement (étroitement lié à l'accessibilité) et aux compétences de mobilité. A travers nos analyses, il se dégage le fait qu'à l'intérieur même des facteurs de motilité, ***il y a des conditionnements internes entre les trois variables (l'accessibilité, les compétences et l'appréhension cognitive des opportunités).***

Dans la mesure où ces trois facteurs de motilité ne peuvent pas s'harmoniser, ces conditionnements internes que nous venons de mentionner vont entraîner le renforcement de la spirale de la pauvreté et de la pénibilité. En d'autres termes, ces facteurs vont influencer négativement les stratégies de mobilité en cas d'absence d'harmonisation. La meilleure stratégie sera celle qui permettra l'entrecroisement des trois facteurs de motilité de façon harmonieuse. A titre d'exemple les difficultés d'accès aux meilleurs emplois, combinées à un

manque de qualification et en plus de cela, à un manque de maîtrise de la ville en termes de localisation des lieux et en termes d'opportunités, vont renforcer la précarité, le manque de ressource pour s'acheter un vélo, et tout cela a des impacts directs sur les stratégies de mobilité et sur le processus d'amélioration des conditions de vie des populations précaires concernées.

La capacité des individus à être mobiles dépend largement de l'ensemble des facteurs mentionnés ci-dessus qui affectent la mobilité et les temporalités des ménages, raison pour laquelle nous avons introduit une liaison entre les facteurs de motilité et le bloc des autres facteurs qui sont : *les distances de déplacements et emplois exercés, les situations imprévues, l'aspect genre et les politiques publiques*. Il est important de souligner l'apport des réseaux sociaux, le fait d'avoir une bonne perception ou appréhension des réseaux sociaux primaires, secondaires et institutionnels et une bonne compréhension des enjeux du réseautage est également requise. Nous avons mis cette question en évidence dans nos analyses effectuées au chapitre 4 sur les différentes facettes des réseaux sociaux et leur apport dans le processus de la mobilité.

En d'autres termes, l'ensemble des facteurs qui affectent la mobilité est associé non seulement à la composition du ménage (*quels sont ceux qui disposent d'un vélo entre le père, la mère et les enfants ?*), mais aussi aux activités (*quelle est la typologie des activités exercées par les membres du ménage entre les activités à forte mobilité ou les activités qualifiées de sédentaires*), à la localisation desdites activités (*emplois de proximité/emplois éloignés*) et à leur temporalité (*programme de travail de jour ou de nuit pour les gardiens par exemple*). La mobilité liée à la vie quotidienne d'une famille prend donc des formes différentes en termes de rythmes, de temporalités et d'espaces pratiqués selon la composition du groupe familial (*le père, l'épouse et les enfants y compris toute autre personne qui vit dans le même foyer*). Cela montre que la vie quotidienne des populations précaire se complexifie d'une manière ou d'une autre, avec la multiplication et la diversité des sphères d'activités professionnelles des membres d'un ménage. A cette mobilité domicile-travail, nous ajoutons les déplacements effectués dans le cadre des réseaux sociaux (*à l'exemple des visites au village*).

Tableau 6.2 Articulation entre facteurs et stratégies de mobilité

Les facteurs qui affectent les stratégies de mobilité		Les stratégies de mobilité		
		L'intermodalité	Les réseaux sociaux	Les emplois de proximité
Les facteurs de motilité	L'accessibilité	L'accessibilité aux connexions intermodales passe par l'accès aux réseaux de transports collectifs (taxis et bus) et aux réseaux viaires. Cela a des implications à la fois spatiales (pénibilité des déplacements) et financières (budget de transport ou coûts générés par les déplacements).	Les actifs précèdent les réseaux sociaux pour bénéficier du capital social de ces réseaux et de leur apport dans les stratégies de mobilité par le prêt d'un vélo aux actifs qui se déplacent à pied. Ces réseaux sociaux contribuent largement par leur apport à l'accès aux ressources urbaines.	Les actifs qui choisissent les emplois de proximité rentrent dans une stratégie d'insularité en réduisant leur accessibilité aux équipements et aux services urbains éloignés. Cette faible accessibilité aux ressources urbaines est liée à la faible capacité de transport de plusieurs actifs.
	Les compétences	Posséder les compétences et les appropriations qui permettent d'être mobiles en faisant les bons choix : Besoin d'une capacité d'adaptation continue ; Avoir des compétences en termes de capacités organisationnelles ; connaître les différents réseaux de bus, taxis et des différents nœuds pour l'intermodalité.	Les compétences se réfèrent au savoir-faire, mais aussi au savoir-être des acteurs (savoir intégrer et entretenir le réseautage).	Avoir des connaissances sur le plan de la ville, connaissance des itinéraires, avoir la réactivité et savoir programmer ses activités et la gestion de son temps en lien avec les emplois éloignés, maîtriser l'équilibre du vélo et savoir conduire son vélo dans un trafic dense, être capable de comprendre la signalisation routière et les règles de circulation pour se déplacer dans les quartiers centraux.
	L'appréhension cognitive des opportunités	Avoir l'appréhension cognitive des meilleures opportunités face au réseau intermodal (réseau de taxis et bus), en fonction de la capacité de mobilité.	Avoir une bonne perception ou appréhension des réseaux sociaux primaires, secondaires et institutionnels et une bonne évaluation des enjeux du réseautage.	Avoir une visibilité plus large sur les enjeux urbains et sur les meilleures opportunités à travers la ville pour créer des activités rentables ou pour dénicher les meilleurs emplois
Les distances de déplacement et les activités exercées	Les distances de déplacement et les activités exercées	Implications des grandes amplitudes de déplacements quotidiens sur l'intermodalité en fonction de la capacité de	Pour faire face aux déplacements éloignés, les actifs qui se déplacent à pied recourent aux réseaux sociaux pour avoir de l'aide	Exercice des emplois à forte mobilité qui se traduisent par un taux de mobilité très élevé (exemple : guérisseur). Dans ce choix stratégique, la prise

Les autres facteurs		mobilité ; Prise en compte des modes de transport (marche ou vélo), L'état des axes de mobilité peut pousser à adopter l'intermodalité.		contrainte par manque de moyen de déplacement. Certains actifs ont un vélo, mais exercent des emplois sédentaires de proximité.	en compte du budget-temps de transport est une donnée importante.
	Les situations imprévues	implications sur la capacité de mobilité en cas de vol du vélo ou suite à un déplacement spatial à cause d'un sinistre, tout le réseau intermodal doit être revu, car les données spatiales ont changé.	Les actifs affectés par une situation imprévue (vol de vélo, perte de la maison d'habitation) trouvent refuge auprès des réseaux sociaux d'entraide. Les réseaux sociaux deviennent en effet des « refuges » pour sortir de l'impasse.	Une situation imprévue peut conduire une personne à adopter des activités de proximité (exemple une veuve qui se retrouve seule avec ses enfants est contrainte d'exercer des activités de proximité pour prendre soin de la famille).	Une situation imprévue peut occasionner un déplacement spatial du lieu d'habitation et à cet égard, il y a une augmentation des amplitudes de déplacement pour revenir exercer les activités dans son quartier d'origine.
	L'aspect genre	Le faible niveau d'équipement et les divers enchaînements des parcours poussent les femmes vers l'intermodalité (marche-bus ou marche-taxi, exemple au retour du marché avec plusieurs colis à transporter). L'intermodalité par bus pose quelques difficultés à certaines femmes.	La faible capacité de mobilité des femmes les pousse à recourir aux réseaux sociaux de voisinage pour avoir de l'aide de ces réseaux pour le prêt d'un vélo.	Le faible niveau de scolarité, la faible capacité de mobilité et les charges familiales sont les raisons qui poussent les femmes vers la stratégie des emplois de proximité. Cette limitation de leur mobilité a des effets sur leurs revenus et les conséquences sont plus difficiles pour les femmes veuves face à la charge familiale.	Les déplacements >15 km pour les femmes correspondent particulièrement aux visites auprès des réseaux d'amis et de famille (visites aux villages). Ces femmes se limitent aux amplitudes de 7km à cause de leur faible mobilité, leurs faibles revenus et à cause de la typologie des activités qu'elles exercent (petit commerce de détail).
	Les politiques publiques	leurs implications sur les stratégies d'intermodalité par la création des réseaux de bus.	L'inertie de l'Etat face aux attentes des populations pousse ces dernières à l'éclosion des réseaux sociaux.	A cause de la faible employabilité, les populations se replient dans les périphéries.	Le mode de gouvernance qui consiste à centraliser les activités dans les quartiers centraux augmente la mobilité.

(Proposé par l'auteur)

6.1.4 L'impact des autres facteurs sur les stratégies de mobilité

En dehors des facteurs de motilité susmentionnés, nous avons aussi **les autres facteurs** tels que : **les effets liés aux distances de déplacements et emplois exercés, les effets liés aux situations imprévues, l'aspect genre et les politiques publiques**. Ce deuxième groupe de facteurs affecte aussi soit directement soit indirectement les stratégies de mobilité, mais reste fortement conditionné par les facteurs de motilité dont ils dépendent. Une bonne harmonisation de l'ensemble des facteurs est toujours requise en rapport avec les stratégies de mobilité.

6.1.4.1 Les effets liés aux distances de déplacements et aux activités exercées

Pour évaluer les effets des stratégies en lien avec les distances de déplacements et les emplois exercés, notre analyse est faite suivant l'approche **espace-temps-activités**. Les difficultés de mobilité et les tensions spatio-temporelles accrues poussent les actifs vers le développement de nouveaux styles de vie (*exemple les actifs qui passent midi au travail faute de moyens pour revenir à la maison pendant la pause de midi*¹³⁷). Sachant que la journée est organisée autour d'une pause-repas entre 12h00 et 15h00, cela se traduit souvent par un retour à domicile, particulièrement pour les hommes à vélo. Cependant, du fait des distances trop grandes entre le domicile et le lieu d'emploi, plusieurs actifs ne rentrent pas chez eux à midi, par contre les femmes font face aux charges familiales. A cet effet, la stratégie de mobilité de proximité est adoptée par plusieurs d'entre elles qui s'orientent vers le développement des activités à domicile.

Le bilan des activités exercées dans nos deux zones d'études montre l'existence de certains emplois que nous avons qualifiés **d'emplois à forte mobilité**, compte tenu des fortes mobilités qui en résultent, en fonction de leur localisation souvent très éloignée (*exemple le guérisseur doit aller vers les zones très éloignées hors de la ville pour trouver les plantes qu'il utilise pour soigner*). Cependant, d'autres emplois sont qualifiés **d'emplois sédentaires** par leur localisation plutôt de proximité. A partir de cette classification selon la typologie des emplois exercés, il en résulte des implications aussi bien sur les amplitudes de déplacements quotidiens que sur les stratégies de mobilité. La mesure des effets en lien avec les activités exercées sur la mobilité se traduit par les indicateurs tels que : *taux de mobilité qui peut être élevé ou faible selon les distances, la durée des trajets domicile-travail qui est en lien avec les*

¹³⁷ La journée de travail est organisée à Ouagadougou avec une pause entre 12h00 et 15h00 pour la pause repas, au cours de laquelle les employés vont généralement à leur domicile pour le lunch et ils reviennent dans l'après-midi. Cette option est adoptée pour éviter de préparer un autre budget pour les repas hors du ménage. Les actifs qui n'ont pas une capacité de déplacement adaptée préfèrent passer midi sur le lieu de travail.

modes de transport (marche ou vélo), la distribution temporelle du motif travail dans le planning des actifs (il s'agit par exemple des activités exercées de jour ou de nuit comme le gardiennage), localisation des activités (à domicile, de proximité dans le quartier, dans les quartiers voisins ou centraux) et le budget-temps de transport (qui est la somme de toutes les dépenses individuelles engagées sur une trajectoire). Ce sont là quelques indicateurs qui traduisent la mesure des effets liés à ce facteur « distance » en rapport avec les activités exercées et en fonction de la capacité de mobilité¹³⁸.

Nos analyses effectuées dans les chapitres précédents montrent que plusieurs actifs vont effectivement travailler au quotidien avec leur vélo ou à pied sur des distances de 15 à 20 km aussi bien en zone A qu'en zone B. Ces longues pendularités sont surtout occasionnées pour des visites afin d'entretenir les relations au sein des réseaux sociaux. L'analyse par zone montre que pour la zone A : 21% des hommes qui possédant un vélo effectuent leur mobilité quotidienne vers les quartiers centraux pour accéder à leurs emplois, nous avons par ailleurs 10% qui se déplace à pied pour aller au travail et vont même jusqu'au village à 30 km de la ville pour rendre visite à la famille. Ces derniers font recours aux réseaux sociaux pour prêter un vélo. Le résultat de nos analyses est présenté dans la figure 6.4 ci-dessous.

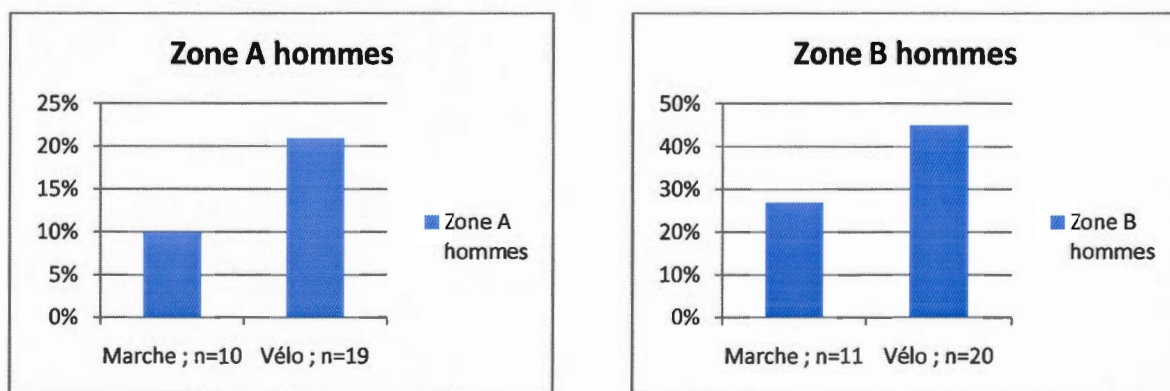


Figure 6.4 Pourcentage des hommes qui effectuent de longues distances par zone et selon le mode de déplacement (par l'auteur)

Dans la zone B, 45% des hommes actifs qui possèdent un vélo effectuent de longues distances pour travailler entre 20 à 40 km chaque jour et ils font un voyage mensuel au village pour des raisons familiales. Aussi nous avons 27% des actifs qui se déplacent à pied pour aller au travail.

Au niveau des femmes de la zone A, nous avons 2/10 (20%) possédant un vélo qui effectuent entre 25 à 30 km chaque mois pour rendre visite à la famille ; celles qui se déplacent à pied soit 1/12 (8%) se déplacent sur 25 km jusqu'au village pour des visites en faisant

¹³⁸Nous mettons en étroite relation la capacité de mobilité définie à travers les facteurs de motilité, et les niveaux de mobilité qui sont quant à eux en rapport avec les activités exercées et les moyens dont dispose chaque actif précaire pour se déplacer.

recours aux réseaux sociaux pour le prêt d'un vélo. Par contre dans le groupe des femmes, 17% possèdent un vélo et 17% des femmes sont à pied pour aller à leur travail comme cela se dégage dans la figure 6.5 ci-dessous.

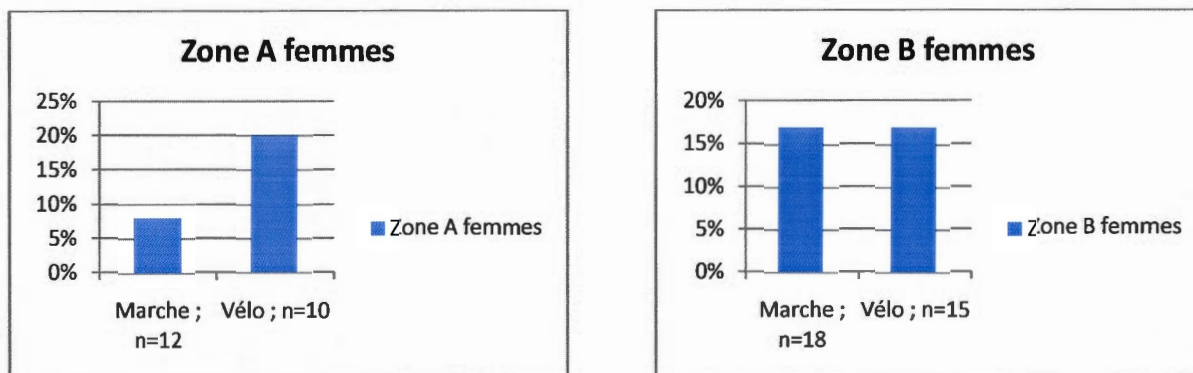


Figure 6.5 Pourcentage des femmes qui effectuent de longs déplacements par zone et selon le mode de déplacement (par l'auteur)

Quand nous arrivons au seuil supérieur à 15 km, encore une fois, les valeurs les plus élevées reviennent à la zone B où nous enregistrons 27% des hommes à pied contre 17% des femmes à pied et 45% pour les hommes à vélo contre 17% pour les femmes à vélo.

Au vu de ces résultats, nous pouvons dire que la zone B est plus engagée que la zone A dans les déplacements sur de très grandes amplitudes et il ressort des stratégies utilisées par les actifs précaires qui effectuent des déplacements très éloignés, qu'ils font recours aux réseaux sociaux de voisinage pour emprunter un vélo et ils pratiquent l'intermodalité.

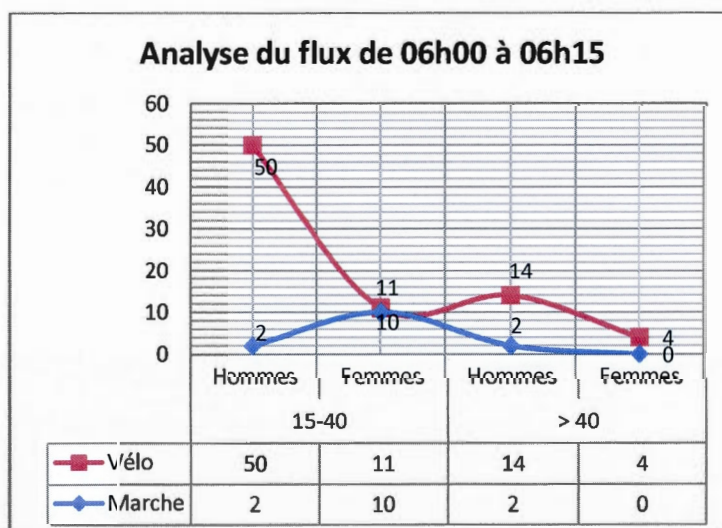


Figure 6.6 Analyse des flux de mobilité en matinée entre 06h00 et 06h15 (Par l'auteur).

L'effet des distances de déplacement sur les stratégies de mobilité est également observé au niveau des flux de mobilité. Dans la figure 6.6 ci-dessus nous avons l'évolution des déplacements en Zone A dans les 15 premières minutes de la matinée qui montrent que les hommes sortent les premiers en grand nombre *entre 5h00 et 7h00 du matin* aussi bien pour ceux qui sont à pied, que pour ceux qui sont à vélo.

Ces hommes qui quittent très tôt le quartier à vélo ou à pied pour se rendre à leurs lieux d'emplois exercent entre autres comme ouvriers dans la construction ou gardiens, et il ressort qu'une autre vague d'hommes à vélo quitte le quartier entre 8h00 et 10h00 pour d'autres types d'activités comme réparateur ou guérisseur. Une forte concentration des vélos en matinée est observée pour la tranche d'âge de 15 à 40 ans. Sur la figure 6.7 ci-dessous, nous faisons l'analyse des flux de mobilité par rapport au mode de déplacement (marche/vélo), au genre et selon la tranche d'âge en Zone A.

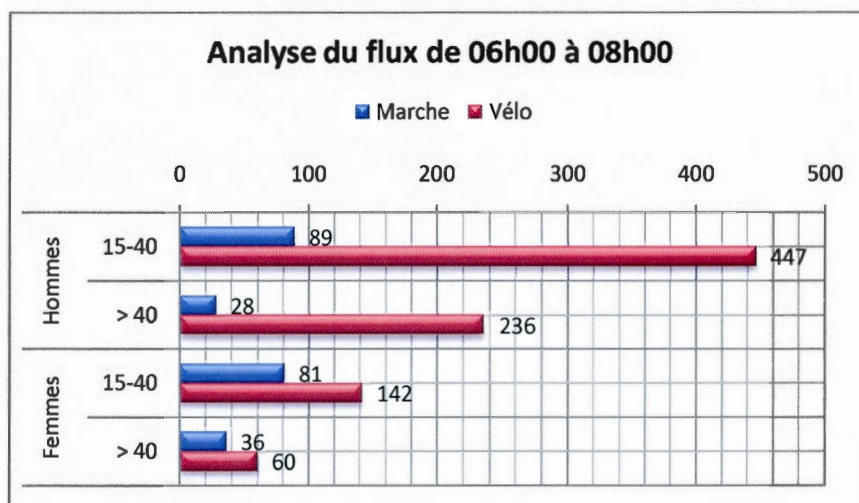


Figure 6.7 Analyse des flux entre 06h00 et 08h00 par tranche d'âge et selon le genre (Par l'auteur).

La ventilation des déplacements aux différentes tranches de la journée permet d'identifier des pointes distinctes qui sont calées sur les rythmes de la journée de travail. Il se dégage à travers cette analyse des flux, la faible mobilité des femmes occasionnée par leur faible niveau d'équipement en vélos. Cette faible capacité de transport des femmes est généralisée dans les deux zones d'études et influence fortement le mode de planification de la journée. Cependant, dans la tranche de 18h00-19h30, l'effectif des femmes qui se déplacent à pied est important, car la majorité d'entre elles exercent toute la journée dans le petit commerce et quittent le marché à 17h00 (*heure de fermeture des marchés de Ouagadougou*) pour regagner leur domicile.

Sur la figure 6.8 ci-dessous, l'évolution des flux de mobilité en heure de pointe de la matinée montre que le nombre d'hommes qui sortent le matin à pied et à vélo atteint au bout de la première heure d'observation le seuil maximal à 7h00 du matin.

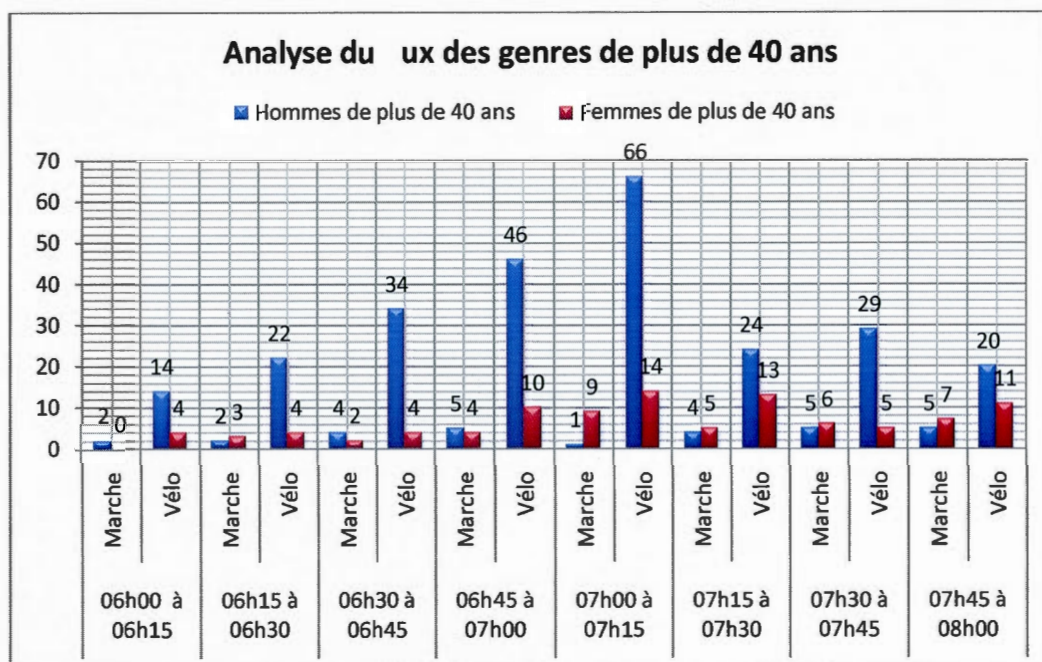


Figure 6.8 Analyse temporelle des flux selon le genre et selon le mode Zone A (Par l'auteur).

6.1.4.2 Les effets liés aux situations imprévues sur les stratégies

Parmi les autres facteurs qui affectent les stratégies de mobilité, nous avons les situations imprévues dont les effets générés ont directement des implications sur le bassin résidentiel et sur la capacité de mobilité. Nous avons fait une classification des situations imprévues en rapport avec : le cadre familial (*perte du mari, perte d'un membre de la famille*), le cadre bâti ou bassin résidentiel (*les incendies ou inondations du lieu d'habitation*), le moyen de déplacement (*vol survenu sur le vélo ou la moto*), sur le moyen de production (*vol de la charrette, de l'âne, des outils de travail, etc.*) ou sur le lieu d'activité (*vol de la marchandise dans la boutique, dans l'atelier, dans le magasin de vente, etc.*). D'autres situations constituent des imprévues telles que *les guerres civiles et les émeutes de la faim* qui peuvent affecter lourdement la capacité de mobilité et les stratégies de mobilité d'une manière ou d'une autre.

Nous avons qualifié ces effets générés comme étant des « **amplificateurs de pénibilité** » ou des « **amplificateurs de la précarité** », à cause de leurs impacts qui augmentent de façon exponentielle les difficultés sur les stratégies de mobilité. Cette question des situations imprévues a été abordée dans le chapitre 5 de notre thèse. Les impacts directs qui en résultent et qui touchent directement la mobilité sont liés par exemple au cas de vol du moyen de déplacement et les impacts indirects qui affectent les stratégies de mobilité sont en rapport avec les autres cas mentionnés ci-dessus à l'exemple des sinistres sur les lieux d'habitation.

6.1.4.3 Les effets liés à l'aspect genre

Selon la dernière étude¹³⁹ menée par Jorge Arbache, économiste principal de la Banque Mondiale, dans dix-huit pays africains, dont le Burkina Faso, il ressort que la rareté de l'emploi en Afrique est la source essentielle des disparités hommes/femmes, sur le marché du travail. Alors que l'accès des femmes à l'emploi est crucial pour combattre la pauvreté et réaliser les Objectifs du millénaire pour le développement du fait qu'une femme qui occupe un bon emploi rémunéré contribue de façon directe au bien-être du ménage, car elle réoriente les dépenses familiales vers les besoins essentiels, notamment la santé et l'éducation des enfants. Ce facteur « genre » reflète ***l'inscription sociospatiale hommes/femmes*** et leur enchaînement des déplacements qui est différent. Pour une meilleure lisibilité des stratégies adoptées par les femmes, nous avons constitué notre échantillonnage en prenant autant de femmes que d'hommes, dans un objectif de faire la mesure des effets induits par la pénibilité subie par les femmes dans leur processus évolutif à travers les *quatre seuils de mobilité dont la mobilité de survie, la mobilité de subsistance, la mobilité d'épargne, et la mobilité d'investissement*.

L'aspect genre intervient de façon transversale dans notre travail et sa pertinence est mise en évidence en comparant l'enchaînement des parcours, le niveau d'équipement et les amplitudes de déplacements entre les hommes et les femmes. Quand on examine la situation à Ouagadougou, avant même d'être des usagers des systèmes de transports, les femmes servent elles-mêmes selon Sasakawa (2000) et Grieco (2002) de moyens de transport par le port sur la tête et l'usage du panier sur le dos. Partant du fait que la mobilité favorise l'insertion professionnelle et l'accumulation de richesse, certaines barrières rendent cette mobilité ségrégative ou discriminatoire. A cet effet, ce facteur « genre » fait ressortir les nuances en termes de stratégies de mobilité spécifiquement adoptées par les femmes compte tenu de leur situation. Ce facteur met en lumière le choix des activités à domicile par les femmes et celui des déplacements de proximité, dont les raisons principales reposent sur *leur faible capacité de mobilité et leurs charges familiales*.

Quand nous prenons les déplacements dans des amplitudes supérieures à 15Km, l'intensité des déplacements diminue considérablement et plus particulièrement chez les femmes. La tranche de distance comprise entre 5 et 10Km est la plus pratiquée, mais les femmes choisissent en fin de compte un ***emploi de proximité*** n'allant que rarement au-delà de 7Km de leur lieu d'habitation. Face à toutes ces contraintes, une grande partie d'entre elles se replie à l'intérieur des quartiers périurbains, comme stratégie de survie, elles pratiquent plus la marche à pied que les hommes. En comparant les avantages offerts aux hommes par rapport aux femmes, il ressort de nos analyses que les avantages accordés aux hommes par la culture

¹³⁹http://www.gaboneco.com/show_article.php?IDActu=20415 ; Source : www.brazzaville-adiac.com ; Publié le 05-11-2010

et les traditions ancestrales leur donnent une plus grande capacité de déplacement et partant de là, de meilleures opportunités et de meilleurs emplois. Les femmes subissent ainsi des contraintes spatiales, temporelles, se traduisant par une captivité modale, c'est pourquoi *plus de 1/2 des femmes ne disposent pas de moyen individuel de déplacement*. Il en résulte que les femmes se déplacent moins (*moins de déplacements, mais aussi moins loin, moins vite et moins confortablement que les hommes*). Les hommes font majoritairement usage de moyens technologiques (*la majorité des hommes ont au moins un vélo*), et l'échelle de pénibilité du transport imposée aux femmes est en fin de compte considérable à Ouagadougou. Cette analyse des effets induits suivant le facteur « genre » montre le caractère discriminatoire et la multitude des enjeux que cela implique sur les stratégies de mobilité. Les limites qui ressortent de leurs stratégies de mobilité ont inévitablement des effets induits aussi bien sur leurs revenus que sur la typologie des activités qu'elles exercent.

En ce qui concerne **le travail féminin**, Fagnani (2000 : 105) présente trois modèles identifiés en la matière. Un modèle " traditionnel " où la femme n'exerce pas d'activité professionnelle rémunérée, un modèle où la femme travaille à temps partiel et qui prend sens par rapport au modèle culturel et un modèle où la femme travaille à plein temps. Cette dernière approche peut sembler être un signe de son émancipation. Dans le cas de Ouagadougou, cette pratique se construit notamment autour des enjeux de survie. Dans un foyer où l'homme et la femme exercent une activité, cette dernière est appelée à apporter sa contribution surtout pour compléter les revenus fortement limités de son époux. Dans certains ménages à Ouagadougou, les enfants y sont impliqués également et sont parfois dans l'obligation d'interrompre leur scolarité pour rentrer prématurément dans la vie active. Nous avons abordé cette question dans le chapitre 4 de notre thèse. Il y a donc parmi les actifs précaires un modèle culturel de la socialisation pour faire face aux enjeux de survie du ménage.

Plusieurs parmi ces femmes sont seules avec leurs enfants et dans ce groupe il y a des veuves qui doivent faire face à la fois aux charges liées à la survie de leur famille, mais aussi à la scolarisation des enfants. Dans ce contexte, la frontière entre le travail rémunéré et le hors travail¹⁴⁰ est presque imperceptible, car ces femmes dont la majorité ont comme activité principale le petit commerce, combinent simultanément leur temps de vente avec le temps consacré aux activités du ménage, c'est ainsi qu'une grande partie de leurs activités se déroulent dans l'invisible, il s'agit des activités en dehors des lieux publics, comme *le travail domestique ou ménager*.

Les **familles monoparentales** ont des problèmes spécifiques de mobilité liés au fait que la mère est seule pour combiner l'activité professionnelle avec les activités domestiques et

¹⁴⁰ Nous faisons une différence entre les activités rémunérées et le hors travail qui correspond à tout ce qui concerne les activités au sein du ménage, telle que préparer la nourriture ou s'occuper de l'allaitement des enfants surtout quand il n'y a pas de client. Toutes ces activités hors travail ne font pas l'objet d'une rémunération.

celles-ci se caractérisent à la fois par des pouvoirs d'achat plus faibles, une forte précarité de l'emploi. Tous ces indices ne font qu'accentuer les difficultés spécifiques de ces familles monoparentales en matière de synchronisation de leurs activités et de leur mobilité parce que ces femmes se retrouvent prises en otage face aux temporalités et face aux besoins de mobilité qui souvent sont contraignants par rapport à leurs obligations familiales. Le modèle de la mère active et particulièrement monoparentale constitue un véritable enjeu social dans la mobilité des populations précaires à Ouagadougou. Quand nous faisons l'analyse de leur **niveau de scolarité**, il ressort par ailleurs que ces femmes sont peu scolarisées comme nous l'avons mentionné ci-dessus en parlant de compétences qui sont justement requises pour l'accès aux meilleurs emplois en milieu urbain, sans lesquelles la majorité d'entre elles ne trouvent que des activités marginales dans le petit commerce de proximité qu'elles exercent dans un coin en bordure de rues, et où elles placent un étal.

Le modèle de la mère au foyer sans activité est faiblement représentatif dans nos deux zones d'études, car chaque femme veut faire au moins quelque chose, certaines nous ont affirmé que même si elles ne gagnent pas grand-chose, elles ont besoin d'une activité pour garder le moral. Elles ont besoin d'une activité qui occupe leurs journées même si celle-ci n'est pas rentable. C'est le cas de ce couple dont le mari nous donne son témoignage :

Je travaille durement pour aider ma famille et surtout pour la croissance des enfants. Mon épouse ne travaille pas, mais pour s'occuper elle fait de la lessive dans le quartier pour certains ménages, c'est vraiment un travail de proximité juste pour s'occuper même si elle ne gagne pas grand-chose....(P11).

Celles qui n'ont pas beaucoup de moyens pour se déplacer se contentent au moins d'exercer un petit commerce même dérisoire à la devanture de leur maison. Aussi, nous faisons référence à nos Indicateurs de motilité (*Accessibilité, Compétences, Appréhension des opportunités*), pour voir leurs effets sur les stratégies adoptées par les femmes.

Nos analyses montrent que ces femmes sont doublement marquées par **l'hypomobilité**, d'une part à cause de leur faible capacité de mobilité (l'absence d'accès à un vélo) et d'autre part à cause de la charge familiale qui ne permet pas souvent de s'éloigner du foyer, par conséquent elles ne quittent que rarement leur quartier, et développent un tissu de relations sociales très dense avec les autres femmes du quartier. Ce confinement de la vie quotidienne dans des « espaces étroits et fermés » pour reprendre les termes de Florence Haegel et Jacques Lévy (1997), nous conduit en effet vers la question des temporalités familiales et de l'insularité des femmes au sein des ménages précaires dans les quartiers périphériques de Ouagadougou.

6.1.4.4 Les effets liés aux politiques publiques

Nous mentionnons les effets liés aux politiques publiques dans ce groupe des autres facteurs, pour mettre en évidence leurs implications sur les stratégies de mobilité des actifs précaires qui sont surtout traduites par le faible interventionnisme des pouvoirs publics dans les quartiers périphériques¹⁴¹, ayant des conséquences sur : les emplois, le nombre de déplacements par jour, la durée des trajets, le choix modal, les amplitudes de déplacements, la manière dont les actifs précaires franchissent les lieux, les axes de mobilité en termes de niveau de service des aires circulatoires, qui sont vécues différemment¹⁴² selon l'approche modale et selon leur niveau de défektivité. Ces caractéristiques des aires circulatoires influencent fortement non seulement le confort, mais aussi le temps et les distances de déplacement. A cet effet, nous considérons que la mesure des impacts liés aux politiques publiques sur les stratégies de mobilité se mesure en termes de consommation de service¹⁴³ dont les pouvoirs publics en sont les précurseurs. Les implications des pouvoirs publics sont également analysées au niveau des interventions dans le cadre des situations imprévues que nous abordons dans le chapitre 5 de notre thèse.

En ce qui concerne les politiques familiales, nous n'avons pas identifié au sein de notre échantillonnage des revenus issus des allocations familiales, d'où l'absence notoire des pouvoirs publics dans le soutien des familles précaires. Par ailleurs, il n'existe aucune crèche ni un système de cuisines scolaires ou garderie dans nos deux zones d'études. Tout ceci montre clairement le désengagement des pouvoirs publics et comme conséquence, la charge des femmes à domicile est accrue ayant des effets sur leur mobilité. L'absence des politiques familiales au bénéfice des populations précaires, vient augmenter la précarité et pour cela, nous qualifions ce désengagement de l'Etat de « *corollaire au processus de précarisation* » en lien avec le facteur « *politique publique* » que nous avons mentionné dans le groupe des autres facteurs qui affectent la mobilité des actifs précaires.

¹⁴¹ Le faible interventionnisme des pouvoirs publics dans les quartiers périphériques est visiblement traduit par le manque des infrastructures de base, par le manque des transports collectifs et d'urbanisation, faisant de ces zones périphériques des aires de spontanéité.

¹⁴² La différenciation des aires de déplacements est basée sur le fait que les trajectoires sont vécues différemment selon qu'on se déplace à pied qu'à vélo.

¹⁴³ Par service dans notre cas, nous entendons le niveau de service des aires de mobilité qui selon leur état, réponde à un seuil de satisfaction des usagers qui sont les actifs précaires dans notre cas.

6.2 Articulation entre les stratégies de mobilité et les 4 seuils de mobilité

En parcourant les bassins résidentiels, il ressort que la situation économique des familles se reconnaît à travers le type d'habitat et la quantité voire le contenu des biens dont dispose chaque ménage. Notre constat fait sur le cadre bâti montre que les fonctionnaires, les commerçants et les artisans ont en général des conditions meilleures par rapport aux autres habitants du quartier. Partant du fait que les stratégies adoptées dans les quartiers périphériques par les actifs précaires changent d'un individu à l'autre et d'un ménage à l'autre, il est donc nécessaire de mettre en liaison ces différentes stratégies individuelles et collectives de mobilité qui sont *l'intermodalité, les réseaux sociaux, les emplois de proximité/éloignement*, avec les quatre seuils de mobilité. Pour faire cette analyse, nous considérons qu'en chaque actif précaire, il existe des potentialités, des fonctions et aptitudes qui vont lui permettre de *passer graduellement de la mobilité de survie au seuil de la mobilité de subsistance, puis de la mobilité d'épargne, au seuil de mobilité d'investissement*. Chacun de ces seuils de mobilité dépend de trois indicateurs qui sont : *le niveau de pénibilité* vécu lors des déplacements, *le secteur d'activités et la stabilité des emplois exercés* et *le niveau des revenus*. Partant du principe que les décisions individuelles de mobilité sont classées par Yves Jouffe (2010) selon trois échelles de pratiques : les solutions de déplacement¹⁴⁴, les tactiques¹⁴⁵ de mobilité et les stratégies¹⁴⁶ d'accessibilité que nous assimilons dans notre contexte aux stratégies de mobilité, nous nous posons la question de savoir comment ces stratégies influencent-elles nos quatre seuils de mobilité ?

Les stratégies qui favorisent le mieux *une meilleure gestion du temps, une stabilité familiale et une amélioration effective des conditions de vie des populations, pour passer d'une mobilité de survie, à une mobilité de subsistance, et ensuite d'une mobilité d'épargne à une mobilité d'investissement*, sont celles qui permettent d'atteindre une harmonisation entre les facteurs qui affectent les stratégies et les indicateurs qui fixent les seuils de motilité (*la pénibilité, le secteur d'activités et la stabilité des emplois exercés et le niveau des revenus*). Partant du fait que nous orientons nos analyses à partir du lien entre le niveau de précarité des

¹⁴⁴ Les solutions de déplacement correspondent aux choix réalisés pendant le déplacement déjà engagé, dans notre cas, nous parlons des approches monomodales (marche ou vélo) ou de l'intermodalité.

¹⁴⁵ Les tactiques de mobilité désignent les choix d'activités et de déplacement associés, autrement dit l'agenda journalier et les chaînes de déplacements. A cette échelle des tactiques, nous relevons la différenciation des choix modaux.

¹⁴⁶ Les stratégies de mobilité que nous considérons dans nos analyses sont (déplacements de proximité/éloignement, intermodalité et réseaux sociaux). Ce sont des choix qui construisent l'accessibilité au sens où ils déterminent les conditions de réalisation de la mobilité quotidienne.

individus et leur niveau de mobilité, car ce dernier détermine les modes de déplacement (marche ou vélo), qui par la suite vont influencer considérablement l'articulation entre les stratégies de mobilité et les quatre seuils de mobilité. La pauvreté qui affecte les actifs précaires se traduit par **la notion de besoin** qui peut être en lien avec les *contraintes budgétaires, les restrictions de consommation, les difficultés de logement, la vulnérabilité, la faible accessibilité aux équipements de base et le faible niveau de mobilité*. La pauvreté conduit à **la précarité** qui correspond au manque de ressources pour répondre aux différents besoins vitaux *qui sont manger, dormir sous un toit, boire de l'eau potable, se déplacer*. Tout cela influence fortement les conditions de mobilité des populations précaires dans les quartiers périphériques.

Nous distinguons par ailleurs les actifs très précaires qui font surtout usage de la marche comme mode de déplacement et adoptent des stratégies de mobilité de proximité. Ces derniers se focalisent sur les emplois de proximité souvent traduits par une forme d'insularité ou par le développement des activités à domicile. Le très précaire peu mobile représente le groupe d'actifs qui sont assujettis à une hypo-mobilité à cause de leur faible capacité de mobilité et qui exercent des activités de proximité dans un rayon $R < 5\text{km}$, alors que les très précaires très mobiles parviennent à sortir des quartiers périphériques à pied pour aller vers les quartiers centraux ou vers les autres quartiers éloignés dans un rayon inférieur à 10 km. Pour accéder aux emplois éloignés ils vont recourir à l'intermodalité : marche+bus ou marche+taxi, mais ces actifs ne sont pas en situation d'autonomie tant qu'ils ne peuvent pas adopter l'approche intermodale de façon permanente, à cause de leurs limites financières. Par contre, les actifs les moins précaires possèdent un vélo et peuvent combiner avec l'approche intermodale (vélo+taxi). Par ailleurs, le recours aux réseaux sociaux pour le prêt d'un vélo n'est pas non plus une forme d'autonomie, car il s'agit bien d'une mobilité dépendante. Ces actifs ont besoin de se constituer un budget par l'épargne et s'acheter un vélo. L'acquisition d'un moyen individuel de déplacement procure une plus grande flexibilité et une autonomie réelle par la possession d'un vélo pour ses déplacements à l'intérieur de la ville, mais aussi pour aller au village rendre visite aux parents. Le groupe des actifs moins précaires peu mobiles a l'avantage de posséder un vélo et ils peuvent se déplacer dans un rayon compris entre 10 et 15 km alors que les moins précaires très mobiles vont au-delà des 15 km en adoptant des combinaisons intermodales comme cela ressort dans notre tableau 6.3 ci-dessous.

La stratégie d'intermodalité ou « **le cocktail transport** » désigne aussi bien un comportement qui consiste à utiliser plusieurs modes de déplacements au cours d'un même trajet, qu'un principe d'organisation visant une meilleure complémentarité entre ces modes de déplacement, qu'ils soient individuels ou collectifs, motorisés ou non. Par contre, **la multimodalité** désigne un usage alterné de différents modes de déplacement en fonction de la

destination ou du motif du déplacement, par opposition à un **usage monomodal**. Cette stratégie d'intermodalité pourrait finalement procurer aux personnes qui l'adoptent, la possibilité d'aller plus loin et même avoir de meilleurs emplois, que si on s'en tient simplement à une approche monomodale (marche ou vélo) dans ses déplacements. Le fait de combiner : *marche-bus ; marche-taxi ou vélo-taxi* implique en effet des coûts additionnels liés à l'usage du bus ou du taxi. Ce sont ces coûts additionnels que plusieurs actifs très précaires n'arrivent pas à payer.

Tableau 6.3 Niveau de précarité et niveau de mobilité

Niveau de mobilité	Niveau de précarité	
	moins précaires	Très précaires
Très mobiles	Marche, vélo ou intermodalité (marche+taxi ou marche+bus ou vélo+taxi) $R > 15$ km	Marche $5 < R < 10$ km
Peu mobiles	marche+vélo $10 < R < 15$ km	Marche $R < 5$ km

Proposé par l'auteur

Les stratégies basées sur l'appui des réseaux sociaux ont une influence sur les seuils de mobilité et présentent des avantages divers au sein des réseaux sociaux de famille à cause de leur grande flexibilité¹⁴⁷ en matière d'organisation de la vie quotidienne des ménages et une capacité à gérer des imprévus, qui sont par définition nombreux et qui apparaissent sous diverses formes. Le rythme de la vie quotidienne des actifs précaires peut basculer subitement à la suite d'une situation imprévue entraînant une « désorganisation » de leurs conditions de vie. Dans ces multiples cas d'imprévus mentionnés précédemment dans notre chapitre 5, ces actifs se retrouvent sous des pressions multiples face à ces aléas qui sont lourdement ressentis¹⁴⁸ par ces derniers. Ces actifs n'ont pas souvent beaucoup de marge de manœuvre à cause de leur précarité et plusieurs parmi eux n'ont ni réserve ni économie pour faire face aux situations imprévues. Leur recours repose dans l'apport des réseaux sociaux de famille, d'amis et de voisinage et parfois par des réseaux associatifs qui leur assurent le rôle de **« refuge ou d'exutoires »** en cas d'imprévu. La présence de parents dans la proximité ou une forte insertion sociale locale dans des réseaux d'amis et de voisinage permettent de gérer plus facilement les imprévus.

Compte tenu de la complexité des synchronisations des activités, par exemple *papa et maman travaillent et les enfants vont à l'école*, cela produit des effets d'entraînement dans la vie quotidienne des familles. Les imprévus affectent la mobilité et apparaissent comme un obstacle dans l'harmonie des activités quotidiennes et constitue un frein à l'amélioration des

¹⁴⁷ La flexibilité offerte par les réseaux sociaux est basée sur l'usage du vélo de l'épouse ou celui des enfants par le chef de famille et vice versa. Cette flexibilité traduit aussi l'importance des stratégies internes au sein des ménages dans l'appui au processus de mobilité et en cas de situations imprévues.

¹⁴⁸ Les situations imprévues sont différemment ressenties entre un actif qui a suffisamment de moyens et celui qui est dans le seuil de la mobilité de survie. Le premier peut se remettre rapidement alors que le second est désorganisé et prendra beaucoup de temps pour s'y remettre. Cela montre que la capacité de s'organiser en cas de situations imprévues est inégalement vécue et répartie entre actifs précaires.

conditions de vie des actifs précaires. Nous avons souligné que ces situations imprévues ont diverses formes par exemple un divorce, un décès ou la maladie d'un des parents. Elles sont susceptibles d'entraîner des problèmes d'organisation de divers ordres. Pour pallier ces imprévus, des stratégies de remplacement sont imaginées à partir de réseaux sociaux de familles, d'amis ou de voisinage. Cette situation exige de la part des familles une approche plus imaginative et réactive dans les stratégies à adopter. A cet effet, cette gestion des imprévus renvoie fondamentalement à la motilité, à la capacité d'imaginer des dispositifs permettant d'y répondre, et à la prise en considération par les actifs précaires de l'importance du réseautage dans les quartiers périphériques.

Nos analyses montrent également l'importance du modèle culturel de la vie familiale à l'intérieur des quartiers périphériques de Ouagadougou où la sociabilité facilite la vie communautaire et où l'entraide est de nature à simplifier l'organisation de la vie quotidienne et la gestion des imprévus, particulièrement lorsque la mère n'a pas d'autre recours. **Les réseaux sociaux** de familles, d'amis et de voisinage deviennent pour ces femmes précaires le recours indispensable. L'insertion sociale dans ces différents réseaux constitue autant de ressources pour la garde d'enfants et d'autres formes d'entraides à partir desquelles se construisent les temporalités familiales et leur mobilité. En ce qui concerne les réseaux de famille, les grands-parents constituent souvent un maillon important de la synchronisation des temporalités et des mobilités familiales et cela dépend de la qualité des relations entretenues avec ces grands-parents, mais aussi de leur proximité spatiale et de leur état de santé. Le manque de structures d'accueil comme des garderies ou des jardins d'enfants dans ces quartiers périphériques est compensé pour plusieurs ménages grâce à cet environnement social constitué par les réseaux de solidarité et d'entraide de proximité qui y sont très actifs. Outre les réseaux de famille, nous avons mis en évidence dans nos analyses au chapitre 5, l'importance des réseaux d'amis et de voisinage qui peuvent être des soutiens d'une intensité aussi grande que les réseaux de famille surtout à cause de l'effet de proximité spatiale et relationnelle qui s'établit au sein de la communauté des populations précaires. L'apport¹⁴⁹ de ces réseaux est diversifié et peut s'étendre sur le court, moyen et long terme.

¹⁴⁹Tous ces réseaux sociaux constituent un apport considérable dans l'amélioration des seuils de mobilité, par exemple à travers la mutualisation du vélo pour accéder aux lieux d'emplois éloignés ou pour rendre visite aux membres des réseaux de familles et d'amis.

Tableau 6.4 Articulation entre stratégies de mobilité et les quatre seuils de mobilité

Les stratégies de mobilité						
Les seuils de mobilité		Les indicateurs des seuils de mobilité	L'intermodalité	Les réseaux sociaux	Les emplois de proximité	Les emplois éloignés
La mobilité de survie	Pénibilité	Le fait de combiner : marche-bus ; marche-taxi ou vélo-taxi réduit la pénibilité, mais le coût de cette combinaison n'est pas souvent à la portée de ce seuil de mobilité		Ces actifs font face aux contraintes d'ordre sociales (les conflits d'usage des aires circulatoires, inégalités d'accès aux emplois selon le genre et faible équipement de mobilité pour les femmes)	Baisse de la pénibilité pour les femmes au foyer qui exercent leurs activités à domicile par manque de moyen de déplacement et à cause de la charge familiale	Amplitudes élevées et très forte pénibilité
	Emplois	La stratégie d'intermodalité ne permet pas de trouver forcément un meilleur emploi		L'apport ponctuel des réseaux sociaux peut aider à trouver un emploi (transferts d'informations entre actifs)	Ces emplois sont de faible rendement et servent souvent d'occupation et de survie que de réelle rentabilité.	Emplois situés dans le centre-ville ou dans d'autres quartiers éloignés dans l'informel à faible rendement
	Revenus	La stratégie d'intermodalité ne permet pas d'obtenir forcément un meilleur revenu		La stratégie de recours aux réseaux sociaux ne permet pas forcément d'obtenir de meilleurs revenus. Par contre ces réseaux peuvent aider financièrement	La faiblesse des revenus (<i>en moyenne 1\$/jour</i>) constitue un enjeu majeur pour créer des emplois de proximité	Revenus faibles malgré les distances parcourues et l'actif est souvent déficitaire dans ses revenus face aux coûts des déplacements effectués
La mobilité de subsistance	Pénibilité	Le niveau d'épargne est encore trop faible pour que cette stratégie soit généralisée.		Ces actifs font face aux contraintes d'ordre sociales (les conflits d'usage des aires circulatoires, inégalités d'accès aux emplois selon le genre et faible équipement de mobilité des femmes)	Baisse de la pénibilité pour les femmes au foyer qui exercent leurs activités à domicile par manque de moyen de déplacement et à cause de la charge familiale	Pénibilité pas encore améliorée
	Emplois	La stratégie d'intermodalité ne permet pas de trouver forcément un meilleur emploi		L'apport ponctuel des réseaux sociaux peut aider à trouver un emploi (transferts d'informations entre actifs)	Ces emplois ne sont pas rentables à cause du faible pouvoir d'achat local	Ces emplois ne sont pas encore à haut rendement malgré l'éloignement
	Revenus	La stratégie d'intermodalité ne permet pas d'obtenir forcément un meilleur revenu		La stratégie de recours aux réseaux sociaux ne permet pas forcément d'obtenir de meilleurs revenus. Ils aident financièrement	Les revenus acquis permettent juste de couvrir les besoins de base	Les revenus sont encore fortement limités malgré les longues distances de déplacement

La mobilité d'accumulation ou d'épargne	Pénibilité	Le fait de combiner : marche-bus ; marche-taxi ou vélo-taxi réduit la pénibilité, et le coût de cette combinaison peut être couvert pour un actif qui se trouve à ce seuil de mobilité.	Ces actifs font face aux contraintes d'ordre sociales (les conflits d'usage des aires circulatoires, inégalités d'accès aux emplois selon le genre et faible équipement de mobilité des femmes)	Baisse de la pénibilité à cause des faibles amplitudes de déplacements	L'actif qui est à ce seuil dispose au moins d'un vélo, la pénibilité est fortement améliorée
	Emplois	La stratégie d'intermodalité ne permet pas de trouver forcément un meilleur emploi, mais elle améliore le confort.	L'apport ponctuel des réseaux sociaux peut aider à trouver un emploi (transferts d'informations entre actifs)	Ces emplois peuvent ne pas être rentables, mais l'actif qui est à ce seuil de mobilité a eu d'autres activités antérieures	Les emplois exercés ont un bon rendement et permettent d'épargner
	Revenus	La stratégie d'intermodalité ne permet pas d'obtenir forcément un meilleur revenu, mais permet de gagner du temps	La stratégie de recours aux réseaux sociaux ne permet pas forcément d'obtenir de meilleurs revenus. Par contre, ces réseaux peuvent aider financièrement	Les revenus à ce seuil de mobilité sont d'un assez bon niveau.	Les revenus sont stables et favorisent la croissance
La mobilité de développement ou d'investissement	Pénibilité	Le fait de combiner : marche-bus ; marche-taxi ou vélo-taxi réduit la pénibilité, et le coût de cette combinaison est supporté pour un actif qui se trouve à ce stade.	La stratégie des réseaux sociaux n'est plus indispensable pour les actifs qui sont à ce seuil de mobilité	Baisse considérable de la pénibilité malgré les activités de proximité	La pénibilité est maîtrisée et à ce seuil l'actif peut se payer une moto
	Emplois	La stratégie d'intermodalité ne permet pas de trouver forcément un meilleur emploi mais elle améliore le confort.	Ces actifs font usage des réseaux sociaux issus des milieux d'influence économique, politique et de coutumier.	Ces emplois ont un bon rendement	Emplois à meilleur rendement
	Revenus	La stratégie d'intermodalité ne permet pas d'obtenir forcément un meilleur revenu, mais elle devient compétitive en termes de gain de temps	La stratégie de recours aux réseaux sociaux ne permet pas forcément d'obtenir de meilleurs revenus. Par contre ces réseaux peuvent aider financièrement	L'actif qui exerce à ce seuil de mobilité peut se redéployer et investir pour les besoins du ménage	Bon, revenus et possibilité d'améliorer les conditions de vie du ménage

(Proposé par l'auteur)

6.3 Implications des quatre seuils de mobilité dans l'amélioration des conditions de vie

Joseph Nuttin (1955) souligne que la réalisation de soi-même, implique l'existence en l'homme, de potentialités, de fonctions et aptitudes qui vont permettre à l'individu d'évoluer. C'est dans cette perspective que nous analysons le processus qui permet de *passer de la mobilité de survie au seuil de la mobilité de subsistance, puis au seuil de la mobilité d'épargne et enfin au seuil de la mobilité d'investissement*. Chacun de ces seuils permet d'atteindre un niveau d'amélioration des conditions de vie des populations précaires. Cette articulation reste fortement tributaire des facteurs suivants : du nombre de personnes à charge au sein du ménage (*poids économique du ménage*), du niveau de pauvreté de chaque ménage (*qui se traduit par la capacité de mobilité, les équipements et le cadre bâti que possède le ménage*) et du niveau de précarité des emplois (*en termes de stabilité des emplois, du nombre de personnes qui travaillent au sein d'un ménage, du niveau de revenus et des conditions d'exercice de ces emplois proximité/éloignement*) et du mode de déplacement (*marche/vélo*).

L'articulation entre les seuils de mobilité et l'amélioration des conditions de vie touche aussi la question des échelles urbaines centre/périphérie et le profil de notre population cible. Pour cela, nous considérons les deux fonctions urbaines qui déterminent la mobilité potentielle¹⁵⁰ vers l'emploi, celle d'hébergement (dont la localisation est fixée dans les quartiers périphériques) et celle des lieux d'emplois (*à l'intérieur du quartier, dans les quartiers centraux ou dans d'autres quartiers éloignés*). Il s'agit par la suite de définir les conditions d'accessibilité et les amplitudes effectives de déplacements qui relient ces deux fonctions urbaines. **Pour s'affranchir de cette mobilité potentielle, la question des revenus occupe une place importante.** Cependant, la faiblesse des revenus (*en moyenne 1\$/jour*) constitue un enjeu majeur dans le développement des stratégies de déplacements de proximité/éloignement.

A cet effet, nous avons mentionné plus haut que les rapports qui se sont instaurés aujourd'hui entre les quartiers centraux et les quartiers voisins (*lieux privilégiés des emplois*) et ceux périphériques (*lieux de résidence et d'emplois de proximité*) à Ouagadougou sont, des rapports de dépendance ou d'urbanisation dépendante centre/périphérie à cause de la forte concentration des activités et des richesses urbaines dans les quartiers centraux. Partant du principe que plusieurs populations quittent le village pour venir s'installer à Ouagadougou dans

¹⁵⁰ La mobilité potentielle détermine l'ensemble des opportunités qui s'offrent à un actif (selon le marché de l'emploi, la possession ou non d'un vélo, etc...) alors que la mobilité effective correspond aux distances domicile-travail.

le but d'améliorer leurs conditions de vie. Ces personnes arrivent généralement en ville sans qualification au préalable et avec une faible scolarité. Pour cela, elles s'orientent vers des emplois à faible productivité, accentuant ainsi la concentration de la pauvreté urbaine. Dans ce contexte, leur faible niveau de mobilité vient à son tour avec d'autres implications quant à leur insertion dans la dynamique urbaine. Il se dégage de nos analyses que la précarité est un processus issu d'une série de facteurs et l'amélioration des conditions de vie de ces populations précaires passe par ***l'autonomie¹⁵¹ dans leur mobilité***. Par ailleurs, ces améliorations visent de façon spécifique ***l'autosuffisance et la gestion du temps, le niveau des revenus et les acquisitions de biens matériels dans le bassin résidentiel des ménages***.

Un des éléments difficiles à déterminer est la dépense de transport des ménages, car les personnes n'ont pas une conscience suffisamment précise de leurs dépenses de transport surtout dans un contexte où les revenus ne sont pas stables. L'un des enjeux importants pour ces actifs précaires est d'atteindre l'autonomie dans leur mobilité. La notion d'autonomie requiert des particularités dans le cas des personnes âgées, des personnes en situation de handicap, des personnes en situation précaire et d'indigence générale ou des actifs qui ne disposent pas d'un vélo pour leur mobilité. Parmi les actifs précaires qui ont perdu leur autonomie suite au vol d'un vélo, certains vont recourir à l'intermodalité : marche+bus ou marche+taxi, d'autres vont recourir soit aux réseaux sociaux pour faire le prêt d'un vélo, soit à une mobilité de proximité avec des activités dans un rayon plus réduit ($R < 1,5$ km). Ils peuvent ainsi se reconstituer un capital de départ par l'épargne et s'acheter un nouveau vélo, et même évoluer après dans un processus d'accumulation et atteindre le seuil de la mobilité d'investissement qui permet de s'acheter une moto.

La prise en compte des implications des quatre seuils de mobilité dans l'amélioration des conditions de vie consiste à mettre en lien les différentes stratégies individuelles et collectives de mobilité qui sont *l'intermodalité, les réseaux sociaux, les emplois de proximité/éloignement*, avec les quatre seuils de mobilité, et ensuite de voir comment s'opérationnalise l'amélioration des conditions de vie des actifs précaires par rapport à ces seuils. Dans cette démarche, nous nous posons la question suivante : quels sont les effets induits par les quatre seuils de mobilité (*la mobilité de survie, la mobilité de subsistance, la mobilité d'épargne et la mobilité d'investissement*) sur l'amélioration des conditions de vie des actifs précaires ?

Le constat fait dans nos deux zones d'études montre que les modes de vie de ménages précaires sont largement tributaires non seulement des amplitudes de déplacement et de leur

¹⁵¹ La notion d'autonomie traduit l'aptitude d'une personne à s'intégrer de manière individuelle dans la société par opposition à la situation d'assistance de la part de tiers et des pouvoirs publics. La notion d'autonomie requiert des particularités dans le cas des personnes en situation précaire et d'indigence générale qui ne disposent même pas d'un vélo pour se déplacer.

faible capacité de mobilité, mais aussi des temporalités liées aux activités exercées. Ces situations sont fortement accentuées quand l'homme et la femme travaillent, par conséquent les enfants sont généralement abandonnés à eux-mêmes, faute d'un système de garderie au milieu des populations précaires. A cet égard, la problématique de mobilité des actifs précaires à Ouagadougou n'est plus une simple question de choix de stratégies de mobilité, mais elle se traduit désormais à travers d'autres composantes qui sont économiques et sociales, d'où l'importance de la notion « **d'amélioration des conditions de vie des populations précaires** » qui se traduit par des tensions ségrégatives et par des inégalités qui se révèlent au gré des compétences et des capacités dont disposent les uns et les autres pour faire face aux exigences de la vie quotidienne. Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, ces inégalités se creusent en fonction du nombre de personnes à charge dans un ménage, du nombre de personnes qui travaillent, du niveau de l'ensemble des revenus collectés au sein du ménage par l'ensemble des membres.

Dans une approche genre, les salaires des hommes sont supérieurs aux femmes dans les quartiers périphériques de Ouagadougou. Cependant, nous avons identifié des ménages où c'est le revenu de la femme qui supporte les charges du ménage, soit parce que l'homme est handicapé, soit qu'il est au chômage et c'est le petit commerce que la femme exerce qui supporte la charge de toute la famille. Il nous a été difficile d'évaluer combien de temps cette situation pouvait tenir dans ces foyers. Par ailleurs nous avons plusieurs cas de femmes veuves dont une nous donne son témoignage :

Nous avons trouvé le terrain dans la zone de Pissy depuis 20 ans et c'est seulement depuis 5 ans que nous avons pu y réaliser la maison dans laquelle nous demeurons aujourd'hui. Le problème c'était l'argent, car nos revenus sont faibles....(P09).

J'ai une charge familiale de 9 enfants, mon mari est décédé et je m'occupe toute seule de toute la famille. Le peu d'argent que je gagne sert tout simplement pour payer à manger aux enfants, je n'arrive même pas à payer des vêtements. Je supporte ces conditions difficiles pour préparer l'avenir des enfants, je dois leur assurer le minimum...(P09).

Plus le niveau de précarité est élevé (faibles revenus, lieu d'habitation insalubre, manque de moyens de déplacement, manque d'équipements de base à domicile...), plus l'engagement est prononcé vers des déplacements aux longs cours. Cela se traduit en d'autres termes par le fait que le niveau de précarité influence le niveau de mobilité et cela apparaît selon nos analyses entre les deux zones A et B, où nous voyons la forte mobilité de part et d'autre avec une même intensité, mais le plus gros effort en termes d'amplitudes de déplacement est fourni par les actifs de la zone B à cause de leur éloignement par rapport aux quartiers centraux. Les enjeux de survie sont les mêmes autant pour les populations de la zone A que pour celles de la zone B. Entre le vouloir et la capacité de pouvoir effectuer le

déplacement, il se dégage la question de disparité entre actifs qui se déplacent à pied et ceux qui sont à vélo, d'autres disparités sont en lien avec l'activité exercée, les conditions d'exercice de ladite activité, l'éloignement par rapport au bassin résidentiel, le niveau des revenus et le potentiel de bien dont dispose déjà le ménage (tous les ménages ne sont pas au même point de départ en considérant les biens qu'ils ont déjà pu accumuler).

Tableau 6.5 Articulation entre niveau de précarité, niveau de mobilité et niveau des revenus

Niveau de mobilité	Niveau de précarité		Niveau des revenus	
	Peu précaire	Très précaire	Peu précaire	Très précaire
Très mobile	Intermodalité (vélo + taxi)	vélo	élevé	moyen
Peu mobile	Intermodalité (marche+taxi ou marche+bus)	marche	moyen	faible

(Proposé par l'auteur)

Dans le tableau 6.5 ci-dessus les actifs précaires se distinguent en deux principaux groupes selon leur niveau de précarité et selon leur niveau de revenu : les « très mobiles » se distinguent des « peu mobiles » par la disposition d'un moyen de déplacement et d'un niveau de revenus (moyen ou élevé). Cependant, les peu mobiles font essentiellement usage de la marche dans leur mobilité et ont des revenus (faibles ou moyens). Pour que l'articulation puisse se faire entre les 4 seuils de mobilité et les niveaux d'amélioration des conditions de vie des actifs précaires de ces deux groupes susmentionnés, ces actifs doivent trouver les meilleures combinaisons en termes de stratégies de mobilité et la meilleure harmonisation entre facteurs et stratégie conduit à de meilleures performances qui permettent de trouver une voie de sortie face aux enjeux de survie. Pour déterminer les différents seuils de mobilité, il est important pour nous de bien définir la notion de pauvreté, qui est glissante, relative dans l'espace et dans le temps, puis celle de revenu, qui revêt un caractère aléatoire dans un contexte où prédomine le secteur informel. A cet égard, nous prenons en compte pour chaque seuil de mobilité les trois indicateurs qui sont : le niveau de **pénibilité** vécu lors des déplacements et **le secteur d'activités** (formel/informel), la stabilité des **emplois** (court, moyen et long terme) exercés et le niveau des **revenus** (supérieur ou inférieur à 1\$ USA/jour). Cette section est organisée de la manière suivante : 6.3.1 Le seuil de la mobilité de survie comme base analytique ; 6.3.2 L'autosuffisance et l'autonomie des déplacements ; 6.3.2.1 La double question de l'autonomie des actifs et celle des quartiers périphériques ; 6.3.3 La gestion du temps en lien avec la mobilité de subsistance ; 6.3.4 L'amélioration du niveau des revenus en lien avec le seuil de la mobilité d'épargne ; 6.3.5 L'amélioration du confort familial en lien avec la mobilité d'investissement ; 6.3.6 L'amélioration des conditions de vie des actifs précaires.

6.3.1 Le seuil de la mobilité de survie comme base analytique

Dans L'analyse du « processus d'amélioration des conditions de vie des populations précaires », nous considérons le seuil de la mobilité de survie comme étant la base nécessaire sur laquelle on peut bâtir une perspective vers l'autonomie de mobilité. Ce seuil de mobilité reste fortement marqué par la précarité et les actifs qui s'y trouvent vivent en dessous des limites de leurs besoins vitaux essentiels, ils vivent une mobilité assujettie à diverses formes de contraintes (*sociales, politiques, économiques, environnementales, physiques et psychologiques*) que nous avons mentionnées plus haut dans notre thèse. Nous avons souligné que les conséquences de cette précarité sont spatiales *en termes d'espace de mobilité*, financière parlant du budget-transport et s'agissant des revenus ou matérielle quand il s'agit du niveau d'équipement.

La majorité des personnes interviewées mentionnent leur incapacité à penser à leur accomplissement personnel, tant que leur besoin de mobilité n'est pas atteint. Ces actifs précaires reconnaissent que leur capacité de mobilité ne leur permet pas d'accéder à la richesse urbaine, d'où l'importance pour ces actifs précaires d'atteindre leur autonomie de mobilité. Les caractéristiques¹⁵² des actifs qui évoluent au seuil de la mobilité de survie sont : la pénibilité, la typologie et la stabilité des emplois exercés et le niveau des revenus comme présenté ci-dessous au tableau 6.6.

Tableau 6.6 Evaluation des indicateurs qui fixent le processus évolutif des seuils de mobilité : Mobilité de survie

Pénibilité			Emplois					Revenus					
Facteurs d'évaluation de la pénibilité			Secteur d'activité		Stabilité des emplois en durée maximum (années)			Niveau des revenus en \$/jour (1\$USA = 500 francs cfa)					
Niveau de Pénibilité des seuils de mobilité	Nombre d'années cumulées de marche (années)	vétusté du vélo en nombres années utilisation (années)	Secteur informel	Secteur formel	Très instable	Instable	Stable	Niv0	Niv1	Niv2	Niv3	Niv4	Niv5
					0-1	1-3	>3	<1\$/j	1-2\$/j	3-4\$/j	5-6\$/j	7-8\$/j	9-10\$/j
P5 Très fort	5 - 10	1 vélo >15 ans											

(Proposé par l'auteur)

La pénibilité est renforcée par le faible équipement des ménages et par des conditions difficiles d'accès aux réseaux de transports collectifs. Face à leur limite budgétaire, plusieurs actifs se passent de pratiquer l'intermodalité tout simplement parce que ces actifs préfèrent économiser le peu d'argent dont ils disposent en se rendant au travail à pied ou à vélo pour ceux qui en possèdent un, se privant ainsi de prendre le transport en commun (*bus ou taxi*).

¹⁵²Le terme « caractéristiques » désigne, de manière générale, l'ensemble des éléments qui permettent de distinguer un actif précaire d'un autre. Il peut plus particulièrement renvoyer aux indicateurs que nous avons mentionnés : pénibilité, secteur d'activité, stabilité des emplois et niveau des revenus.

Dans l'évaluation du niveau de pénibilité, nous avons intégré le nombre d'années depuis quand la personne utilise la marche comme mode de déplacement (5 à 10 ans) et la vétusté du vélo qui désigne le nombre d'années depuis quand la personne utilise le même vélo comme mode de déplacement (exemple : vélo âgé de plus de 15 ans). Cette pénibilité doit diminuer au moment où l'actif passe de la phase d'actif précaire « très précaire » à la phase d'actif précaire « peu précaire ». Cette transition est opérée grâce à une amélioration de l'autonomie des individus dans leur mobilité. Cette autonomie est à son tour liée aux deux autres indicateurs qui sont l'emploi et le niveau des revenus.

La typologie et la stabilité des emplois exercés constituent le second indicateur de la mobilité de survie et l'implication de cet indicateur est ressentie dans la typologie des emplois exercés (*secteur formel et secteur informel*), la stabilité de l'emploi (*qui est traduite en termes de nombre d'années d'exercice du même emploi dont la durée varie entre zéro et une année pour le seuil de la mobilité de survie*). Le seuil de la mobilité de survie correspond à une forte instabilité des emplois. Pour passer de la phase d'actif précaire « très précaire » à la phase d'actif précaire « peu précaire », pour ces actifs dont les activités sont majoritairement dans le secteur informel, cela requiert une certaine stabilité des emplois et une consistance de ces derniers en termes de revenus.

Partant du fait que les $\frac{3}{4}$ de la population des quartiers périphériques de Ouagadougou, vivent dans la précarité, avec un budget quotidien de moins de 1 \$ USA/jour. Dans le seuil de la mobilité de survie, notre indicateur « **niveau des revenus** » correspond au « Niveau 0 qui est <1\$ USA/jour », à cause de cela, les budgets des ménages sont fortement limités face aux multiples besoins des ménages parmi lesquels la mobilité. Ces populations précaires n'arrivent pas à subvenir totalement à leurs besoins de base et sont aussi marquées par le caractère de handicap de tout genre qui affecte leur mobilité, car dans un contexte de survie, elles doivent prioriser leurs dépenses en fonction des revenus disponibles et dans ce cas les besoins prioritaires sont : manger, boire, dormir sous un toit et ensuite vient la mobilité. Le faible niveau de revenus situe plusieurs de ces actifs au stade de « très précaires » avec une approche modale surtout orientée vers la marche et l'exercice des emplois de proximité. **Il y a des articulations internes entre : pénibilité, typologie et stabilité des emplois et niveau des revenus**, car la typologie et la stabilité des emplois favorisent l'amélioration du niveau de revenus, permettent l'amélioration du niveau d'autonomie et contribuent ensuite à la diminution des contraintes liées à la pénibilité comme le mentionne cette dame :

Le peu d'argent que je gagne fait que je ne peux pas m'acheter un vélo, je souhaitais aller m'installer au marché pour y faire du tissage et ça devrait mieux marcher, le manque d'un vélo m'empêche de faire cela, je suis donc obligée de travailler à domicile....(P10).

Pour sortir de cette situation, ces actifs ont besoin de franchir un premier pas qui consiste à acquérir leur « *autonomie de mobilité* » qui est nécessaire à l'amélioration de leurs conditions de vie et qui leur permet d'accéder librement aux ressources urbaines, comme le témoigne cette dame :

Je suis mariée et j'ai 10 enfants, mon mari travaille comme manoeuvre maçon et moi je fais le tissage à domicile, je n'ai pas de vélo et seulement mon mari a un vélo pour toute la famille, nous sommes 12 personnes et nous partageons le même vélo, tous les enfants se déplacent à pied pour aller à l'école....(P10).

Les entretiens que nous avons organisés avec les populations nous ont permis de comprendre que plusieurs manoeuvres ont travaillé avec des entrepreneurs qui n'ont pas payé intégralement leurs revenus, soi-disant qu'ils n'avaient pas assez de fonds disponibles pour le faire. Le recouvrement de ces dettes n'a pu être opéré depuis des années et quand ces actifs vont réclamer leur dû, ils font l'objet de menaces par ces entrepreneurs. Ces actifs sont impuissants devant leur situation et incapables de recourir à un avocat. Leur seule issue est de se replier dans les quartiers périphériques en espérant qu'un jour quelqu'un puisse défendre leur cause. Cette situation met en évidence les vides juridiques qui entourent l'univers de l'informel et les emplois précaires à Ouagadougou, car aucun document n'est signé pour structurer les droits et les obligations des différents acteurs (*employeur/employé*) et la majorité des actifs rencontrés ne disposent pas de contrat de travail, ni de bulletin de salaire et n'ont aucune protection sociale à part un gardien de la Zone A qui travaille dans une clinique importante située dans les quartiers centraux. Il est le seul sur 115 personnes de notre échantillonnage à bénéficier du privilège d'une sécurité sociale (soit 0,9% de notre échantillonnage). Pour cette raison, ce secteur informel est qualifié de souterrain, illégal ou submergé. Ces actifs évoluent pour la plupart d'entre eux, en situation de sous-emploi et pour ceux qui trouvent une activité auprès d'un employeur, il y a une forte instabilité professionnelle dans certains corps de métier (exemple les manoeuvres dans le secteur de la construction, dont les activités évoluent au gré des chantiers), cependant, les gardiens semblent bénéficier dans une certaine mesure d'une meilleure stabilité, car certains parmi eux ont été au même poste d'emploi pendant 5 à 6 ans. Malgré toutes ces épreuves, la recherche de solution face aux enjeux de survie pousse certains actifs précaires vers l'amélioration de leur autonomie.

Je peux dire que ma famille et moi nous évoluons, car j'ai commencé par me déplacer à pied et j'ai ensuite payé mon premier vélo, ensuite un autre vélo pour ma femme. Je sais qu'il nous manque encore beaucoup de choses, mais nous avons pu faire quand même des choses..(P01).

Je travaille comme commerçant et j'ai 2 vélos, un pour moi que j'ai acheté en 2004 et l'autre pour mon épouse qu'elle a reçu comme cadeau de la part de son frère...(P06).

Dans le seuil de mobilité de survie, la phase de transition se produit quand un actif précaire peut passer du stade « peu mobile » avec un niveau faible en termes de revenus, au stade « très mobile » avec un niveau moyen du point de vue des revenus ; et cela n'est possible qu'avec une amélioration de l'autonomie dans la mobilité et cette autonomie dépend à son tour du niveau des revenus comme nous pouvons le constater dans le tableau 6.7 ci-dessous.

Tableau 6.7 Autonomie et mobilité de survie

Niveau de mobilité	Niveau de précarité		Niveau des revenus	
	Peu précaires	Très précaires	Peu précaires	Très précaires
Très mobile	vélo	marche	moyen	faible
Peu mobile	marche	marche	faible	faible

(Proposé par l'auteur)

Cette transition de la phase d'actif précaire « très précaire » à la phase d'actif précaire « peu précaire » est opérée grâce à l'évolution opérée à travers les indicateurs de la mobilité de survie et qui sont : la pénibilité, l'emploi et le niveau des revenus. En demandant aux actifs que nous avons rencontrés de nous dire leur salaire, certains nous ont donné leur revenu quotidien, parfois c'est plus et parfois c'est moins, il s'agit d'une situation professionnelle sans ancrage dans le temps, tout fonctionne au jour le jour pour plusieurs d'entre eux dont les activités évoluent de manière très instable et avec des revenus variables au gré des ventes et selon des périodes. Cette situation concerne majoritairement tous ceux qui sont engagés dans le petit commerce. Le montant perçu au quotidien est en partie utilisé pour le repas du soir, à tel point qu'il leur est difficile d'estimer le montant cumulé à la fin du mois. Pour simplifier les calculs, nous avons dû prendre en compte une moyenne journalière ou mensuelle pour plusieurs actifs. Les autres secteurs d'activités ont des horaires très variables à l'exemple des chauffeurs et commerçants, qui parfois terminent tard et travaillent aussi les dimanches. Les opportunités en matière d'emplois s'offrent au gré de la conjoncture économique ou simplement en fonction de la stabilité dans certains secteurs d'activités (*par exemple à certaines périodes de grands travaux urbains, les actifs engagés dans le secteur de la construction trouvent de bonnes opportunités d'emplois, mais quand ces travaux prennent fin, ces actifs ont du mal à trouver du travail dans d'autres secteurs*).

Plusieurs de ceux qui travaillent dans le secteur formel ne disposent même pas d'une épargne conséquente pour créer une microactivité secondaire. La majorité des actifs rencontrés travaillent dans le secteur informel (*époux, épouse et même les enfants*) et ce modèle est dominant dans nos deux zones d'études, nous n'avons pas identifié des personnes qui font une activité principale et une activité secondaire. Cependant, ceux qui exercent comme gardiens pouvaient nous donner avec plus de facilité leur salaire mensuel, car il s'agit d'une rémunération fixe et leur programme de travail fonctionne avec des horaires assez réguliers.

Plusieurs d'entre eux travaillent la nuit de 18h00 jusqu'à 6h00 au matin du jour suivant et d'autres de 18h00 à 18h00 sans arrêt puis bénéficient d'un jour de repos. Avant de quitter leur lieu de travail, ils font aussi des petites tâches de ménage, par exemple ils lavent le véhicule du patron et font le nettoyage de la cour extérieure. L'ampleur de ces tâches supplémentaires peut s'étendre selon les patrons jusqu'à nettoyer l'intérieur de la maison.

En prenant en compte les différents seuils de mobilité par zone et selon le mode de déplacement, nous avons obtenu les résultats suivants :

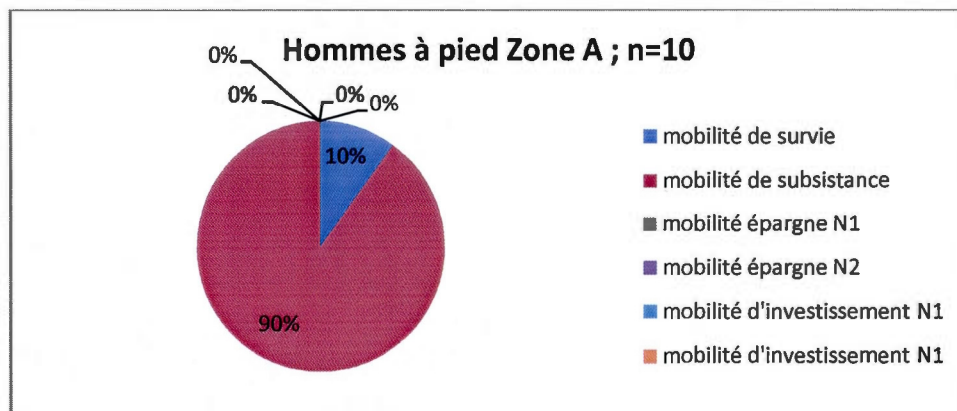


Figure 6.9 Effectif des hommes à pied au seuil de mobilité de survie dans la zone A (par l'auteur)

Il se dégage de nos résultats que **parmi les hommes qui se déplacent à pied dans la zone A, 90% évoluent au seuil de la mobilité de subsistance alors que 10% sont au seuil de la mobilité de survie** comme cela se ressort dans la figure 6.9 ci-dessus.

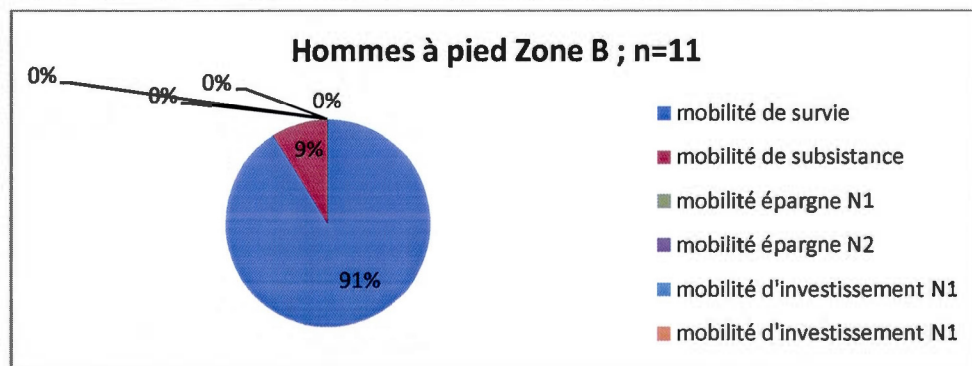


Figure 6.10 Effectif des hommes à pied au seuil de mobilité de survie dans la zone B (par l'auteur)

En prenant à titre comparatif **les hommes qui se déplacent à pied dans la zone B, nous avons 91% qui sont au seuil de la mobilité de survie alors que 9% seulement sont au seuil de la mobilité de subsistance** comme nous pouvons le constater sur la figure 6.10 ci-dessus.

Dans le cas des **femmes qui se déplacent à pied en zone A**, nous avons **83% qui sont au seuil de la mobilité de survie**, alors que **17% sont au seuil de la mobilité de subsistance** comme cela ressort dans la figure 6.11 ci-dessous.

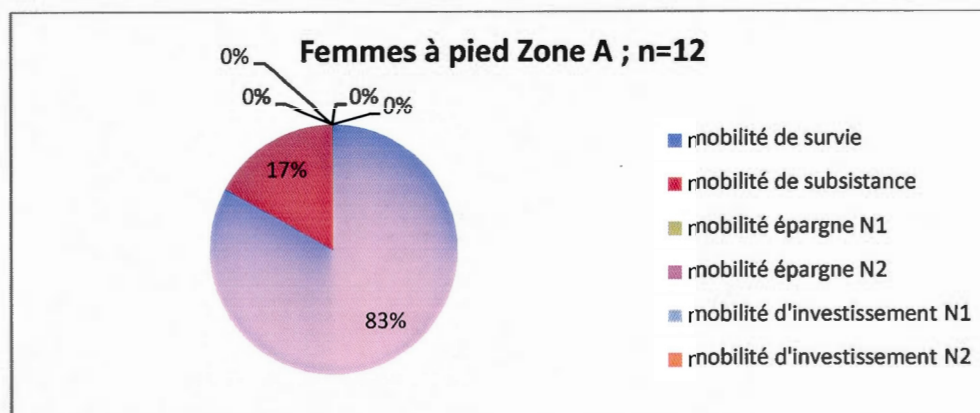


Figure 6.11 Effectif des femmes à pied au seuil de mobilité de survie dans la zone A (par l'auteur)

Comparativement avec les femmes qui se déplacent à pied en zone B, nous avons la totalité des femmes à pied soit 100% qui sont au seuil de la mobilité de survie comme nous pouvons le constater sur la figure 6.12 ci-dessous.

Nos résultats montrent qu'il y a plus d'hommes à pied qui se retrouvent dans la mobilité de survie en zone B qu'en zone A. Au niveau des femmes qui se déplacent à pied, nous retrouvons des résultats similaires.

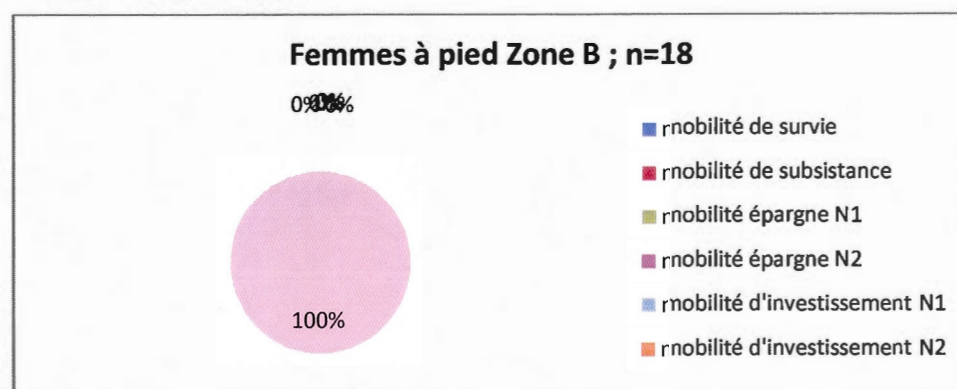


Figure 6.12 Effectif des femmes à pied au seuil de mobilité de survie dans la zone B (par l'auteur)

Il y a également plus de femmes à pied qui se retrouvent au seuil de la mobilité de survie en zone B qu'en zone A comme nous pouvons le constater sur la figure 6.13 ci-dessous. Ces résultats démontrent l'avantage que procure l'effet de proximité aux actifs

(hommes et femmes) qui se déplacent à pied en zone A, comparativement aux actifs qui se déplacent à pied en zone B, considérée plus éloignée du centre-ville.

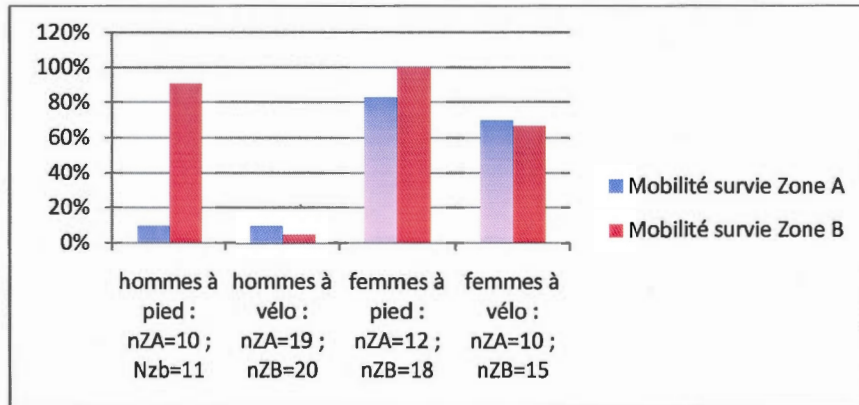


Figure 6.13 Analyse comparative du seuil de la mobilité de survie dans les deux zones (par l'auteur)

Au niveau des actifs qui se déplacent à vélo, le seuil de la mobilité de survie est curieusement plus important chez les hommes de la zone A ainsi que chez les femmes de la zone A qui se déplacent à vélo. Ce résultat nous met face à une approche explicative beaucoup plus pertinente pour les actifs à vélo. ***L'hypothèse que nous pouvons admettre serait que les actifs de la zone B tirent mieux profit de leurs grandes amplitudes de déplacements que ne le font les actifs de la zone A pour leur proximité par rapport aux quartiers centraux.*** Nous poursuivons cette analyse dans la sous-section suivante dans laquelle nous élargissons nos analyses sur la question de l'autosuffisance et de l'autonomie des déplacements.

6.3.2 L'autosuffisance et l'autonomie des déplacements

Au vu de ce qui précède, l'articulation entre les quatre seuils de mobilité et les niveaux d'amélioration des conditions de vie met en évidence le caractère subjectif que peut avoir cette analyse, car il s'agit d'évaluer dans un premier temps quels sont les biens dont aurait réellement besoin un actif pour considérer une amélioration de sa situation d'où les limites de notre analyse. Cela relève en effet d'une analyse dont le caractère est purement subjectif, car il y a le critère de l'accoutumance qui fait que certaines insuffisances finissent par devenir des *habitus* qui constituent une façon de vivre. Cette considération peut apporter une prise en compte biaisée de l'évaluation subjective des différenciations entre ces actifs précaires qui ont tous un désir d'amélioration de leurs conditions de vie, mais à quel degré pour tel et à quel degré pour tel autre ? Cette perspective ne concerne pas que les actifs précaires très mobiles, qui s'engagent malgré eux dans des amplitudes éloignées, ils valorisent et multiplient ainsi les opportunités alors que ceux qui se déplacent à pied s'enracinent dans l'insularité par rapport aux espaces de proximité, limitant par conséquent leurs champs des possibilités.

C'est pourquoi la question d'autonomie passe par l'amélioration de la capacité de mobilité et peut être associée au bien-être. Selon Marc Joyau (1998), l'autonomie se définit par l'indépendance fonctionnelle. Dans le cadre de la mobilité de notre population cible, nous considérons qu'un actif précaire autonome peut s'autogérer, et a la faculté d'agir par soi-même en se donnant ses propres règles de conduite, sa propre loi, pour cela l'autonomie selon nos analyses est synonyme de liberté parce qu'elle donne aux actifs la capacité de choisir de leur propre chef le temps favorable pour se déplacer, les axes de mobilité sans se laisser dominer par certaines tendances naturelles ou collectives, ni se laisser dominer de façon servile par une autorité extérieure. Dans un contexte de réseaux sociaux, l'autonomie permet à l'actif précaire d'être moins dépendant des ressources communautaires dont le capital social ne devrait être sollicité que de façon ponctuelle.

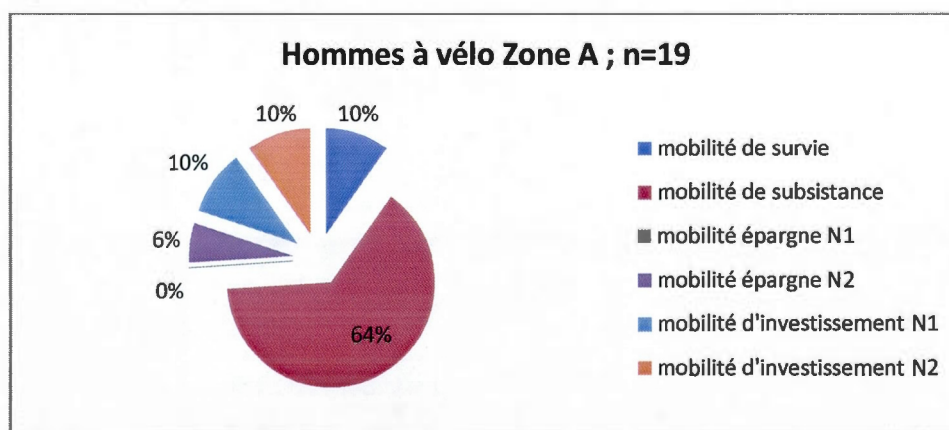


Figure 6.14 Analyse des seuils de mobilité des hommes à vélo de la zone A
(Par l'auteur)

Si nous considérons comme critère d'autonomie, la possession d'un vélo et si nous prenons les différents seuils de mobilité pour identifier quels pourcentages des hommes et femmes à vélo accèdent à tel ou tel seuil de mobilité, nos analyses nous montrent ci-dessus la complexité de la situation des actifs à vélo dans les deux zones d'études. Il est évident selon nos critères d'analyse qu'un pourcentage élevé d'actifs au seuil de la mobilité de survie est une preuve de forte précarité dont nous allons approfondir les analyses dans les lignes qui suivent.

En prenant les 19 hommes à vélo de la zone A conformément à la figure 6.14 ci-dessus, il se dégage que nous avons 10% qui sont au seuil de la mobilité de survie, 64% qui se retrouvent au seuil de la mobilité de subsistance, 6% sont au seuil de la mobilité d'épargne au niveau 2 ; 10% sont au niveau 1 du seuil de la mobilité d'investissement et 10% sont également au niveau 2 du seuil de la mobilité d'investissement.

Dans le cas des hommes à vélo de la zone B, nous avons conformément à la figure 6.15 ci-dessous, 5% d'actifs qui se retrouvent au seuil de la mobilité de survie, 80% se retrouvent au seuil de la mobilité de subsistance, 10% sont au niveau 2 de la mobilité d'épargne et 5% sont au niveau 1 de la mobilité d'investissement.

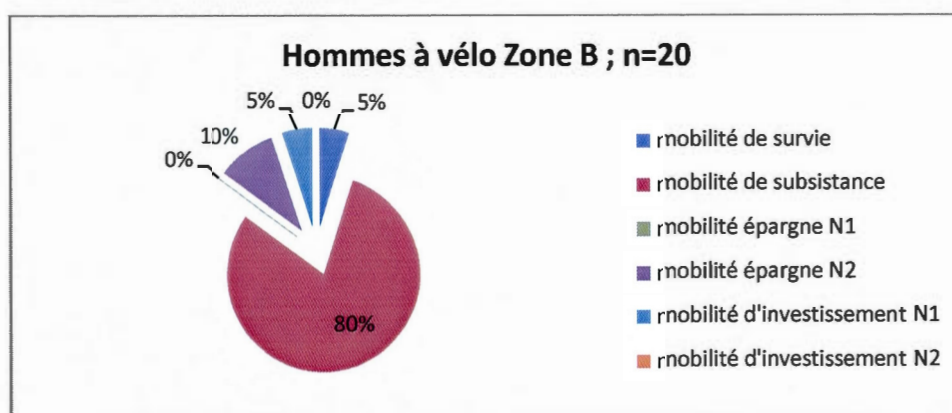


Figure 6.15 Analyse des seuils de mobilité des hommes à vélo de la zone B
(Par l'auteur)

En reprenant la comparaison entre les deux zones d'études, il se dégage que les hommes à vélo de la zone A présentent un effectif plus élevé d'actifs qui se retrouvent dans le seuil de la mobilité de survie et si nous prenons le seuil de la mobilité de subsistance, l'effectif le plus représentatif revient à la zone B. Ces résultats viennent confirmer le constat que nous avons formulé plus précédemment.

Dans le cas des 10 femmes à vélo de la zone A, nous avons conformément à la figure 6.16 ci-dessous, 70% des femmes qui sont au seuil de la mobilité de survie, 20% de femmes sont au seuil de la mobilité de subsistance et 10% sont au niveau 1 du seuil d'épargne. Nous avons un effectif représentatif des femmes au seuil de la mobilité de survie dans cette zone.

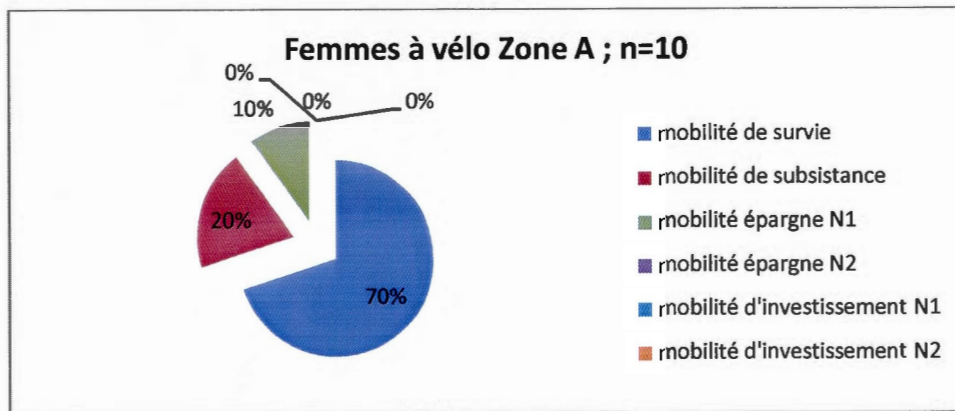


Figure 6.16 Analyse des seuils de mobilité des femmes à vélo de la zone A
(Par l'auteur)

Dans le cas des 15 femmes à vélo de la zone B, 67% sont au seuil de la mobilité de survie alors que 33% sont au seuil de la mobilité de subsistance conformément à la figure 6.17 ci-dessous.

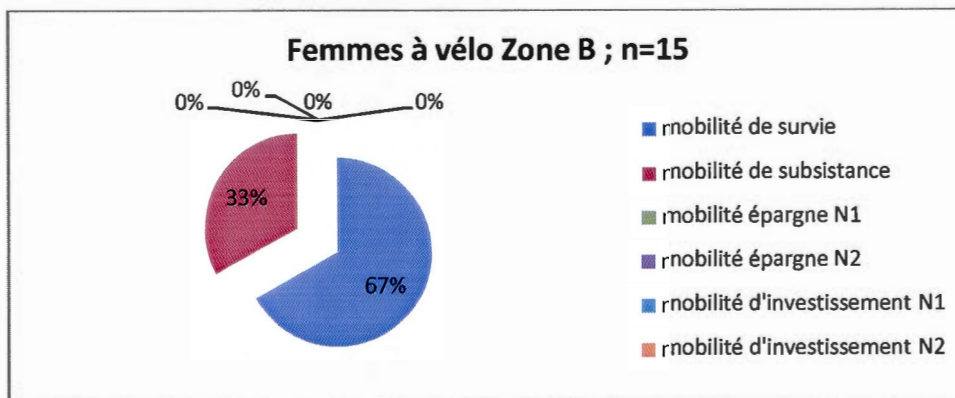


Figure 6.17 Analyse des seuils de mobilité des femmes à vélo de la zone B
(Par l'auteur)

La comparaison entre les femmes à vélo des deux zones d'études montre que nous avons plus de femmes qui sont au stade de la mobilité de survie dans la zone A que dans la zone B. L'argumentation que nous avons émise plus haut concernant les hommes s'avère aussi valable pour les femmes puisque nous retrouvons la même configuration entre les hommes et les femmes à vélo des deux zones d'études. Nous allons voir dans nos analyses qui suivent les causes explicatives de cette situation qui met en évidence une situation meilleure pour les actifs à vélo de la zone B. **En considérant le niveau d'équipement en vélo, nous avons sept hommes de la zone B contre quatre hommes de la zone A qui possèdent un vélo. Cela montre un taux d'équipement supérieur en zone B par rapport à la zone A. Cela traduit le fait que les actifs de la zone B ont malgré leur éloignement des quartiers centraux, une meilleure capacité de mobilité que ceux de la zone A.**

6.3.2.1 La double question de l'autonomie des actifs et celle de l'emploi dans les quartiers périphériques

L'amélioration des conditions de vie des actifs précaires passe par la double autonomie de leurs déplacements individuels d'une part, mais aussi par l'autonomie au niveau de l'existence des emplois dans la zone d'habitation. Nous abordons ainsi la question de l'autonomie à un double niveau : celles des « actifs précaires » d'un côté et celle de leur « quartier de résidence » de l'autre. Après avoir abordé la question de l'autonomie à travers les déplacements individuels, il se dégage le fait que la rareté des emplois disponibles à proximité des quartiers périphériques a pour conséquence de grandes pendularités de mobilité vers les lieux d'emplois. Nous pouvons ainsi définir des indicateurs d'autonomie et d'attraction pour chaque zone d'études selon le niveau de concentration des emplois dans les limites du quartier et à quelque chose égale par ailleurs selon le nombre d'actifs sédentaires¹⁵³.

Un nombre sans cesse croissant d'actifs précaires font preuve d'une créativité étonnante, si l'on s'en tient aux modestes ressources dont ils disposent, et créent des initiatives par leur ingéniosité, pour trouver des moyens de survie. Ils se lancent dans toutes sortes d'activités marchandes, plus ou moins rémunératrices, qui échappent aux lois et règlements officiels. Plus de 90% des actifs précaires rencontrés vivent de ces activités informelles. Toutefois, cette nouvelle dynamique ne peut à elle seule créer un essor économique durable qui exige en plus des efforts soutenus d'épargne, d'investissement et de progrès technique. L'enjeu pour tous ces actifs précaires serait de passer de la survie à la consolidation, voire à l'essor économique, à travers un processus de mobilité d'accumulation qui par la suite va permettre à l'individu d'atteindre le seuil de la mobilité de développement ou d'investissement. Les petites structures d'entreprises individuelles sont rares dans les quartiers périphériques, faute de moyens. Mais pour ceux des actifs qui en ont créées, ces dernières périclitent sous le poids de la concurrence, de leur isolement, de leur extrême dispersion, de l'absence d'organisation, de leurs compétences techniques limitées, du fait de la précarité de leurs moyens de travail, et du fait qu'elles sont jugées illégales, se voyant ainsi interdire l'accès au crédit et aux marchés publics. La majorité des actifs précaires opèrent de manière fortement individualiste. Nous n'avons pas identifié de regroupements par corps de métier parmi notre échantillonnage. Ces comportements réduisent l'efficacité et la configuration d'identités collectives au sein des actifs précaires de nos deux zones d'études.

Le taux d'autonomie des deux zones d'études A et B représente ainsi le rapport entre le nombre des actifs sédentaires de chacune de ces deux zones par rapport au nombre d'emplois que les actifs peuvent y trouver, il s'agit dans notre cas des emplois à l'intérieur des limites du

¹⁵³ Nous qualifions d'actifs sédentaires, ceux qui sont marqués par l'insularité et dont les activités se retrouvent dans le quartier d'habitation ou à domicile, dans un rayon compris entre 50m et R<5 km.

quartier d'habitation. Ce rapport permet d'identifier la zone qui offre le plus d'emplois aux actifs précaires qui y résident. L'analyse que nous avons effectuée suivant la figure 7.18 ci-dessous nous montre que la zone B contient 73.50% d'actifs stables contre 63.50% dans la zone A. La polarisation des emplois dans les quartiers centraux impose aux actifs précaires de longues amplitudes de déplacements souvent supérieures à 15 km pour un trajet domicile-travail. Ceux qui possèdent un vélo sont qualifiés de « peu précaires ». Ils ont un avantage sur les plus démunis « très précaires » qui se déplacent à pied et sont en majorité des femmes. Leur inscription territoriale se traduit finalement par l'insularité avec des déplacements de proximité *dans un rayon de 50 m à 1,5 km* et par des activités à domicile *dans un rayon de 50 m*. Le fait que le taux d'autonomie dépasse la moyenne de 50% pour chacune des deux zones d'études montre qu'elles ont toutes les deux une bonne autonomie.

Parmi les enjeux qui minent l'employabilité dans les quartiers périphériques de Ouagadougou, nous avons la fragilité de la notion même d'emploi, qui est désormais associée à la précarité et à l'instabilité. Par ailleurs, il y a le phénomène d'enlèvement dans le chômage de longue durée qui est fréquent, sans que ces populations ne bénéficient d'aucune indemnité de chômage. Les effets de délocalisation mettent en évidence la question de l'accessibilité aux emplois vers d'autres quartiers et vers les quartiers centraux. Le taux d'attraction représente le rapport entre le nombre d'entrants dans la Zone A/B et le nombre d'emplois qu'offre chacune de ces deux zones d'études. Plus la zone attire des actifs venant d'autres zones ou d'autres quartiers, plus le taux d'attraction de cette zone est élevé.

Analyse de l'autonomie des zones d'études

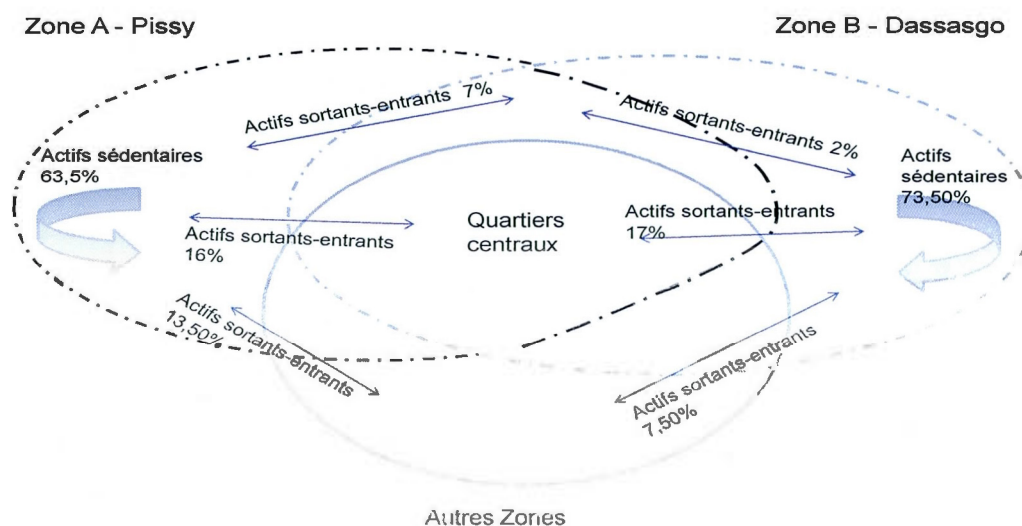


Figure 6.18 Autonomie des zones d'études en termes d'emplois (par l'auteur)

Nous avons ainsi évalué le taux de dépendance de chaque zone vis-à-vis soit des quartiers centraux soit des autres quartiers voisins et cela représente le rapport entre les actifs qui vont travailler dans les quartiers centraux ou dans les autres quartiers. Cette analyse nous donne les valeurs suivantes que nous présentons dans la figure 6.19 ci-dessous : le nombre d'actifs sortants-entrants de la zone A vers la zone B et de 7% d'actifs, alors que ceux qui partent de la zone B vers la zone A représentent 2%. Cela traduit le fait que la zone B attire plus d'actifs de la zone A et procure plus d'opportunités d'emplois pour ces derniers. La zone B est plus attractive par rapport la zone A. Quand nous prenons le rapport avec les quartiers centraux, le nombre d'actifs sortants-entrants entre la zone A par rapport aux quartiers centraux est de 16% contre 17% pour la zone B. Cela veut dire que malgré l'éloignement de la zone B par rapport aux quartiers centraux, l'effectif des actifs qui sortent de la zone B vers le centre-ville est supérieur par rapport à la zone A considérée plus proche du centre-ville. Cette détermination des actifs de la zone B peut aussi expliquer leur niveau du seuil de mobilité supérieur par rapport à la zone A.

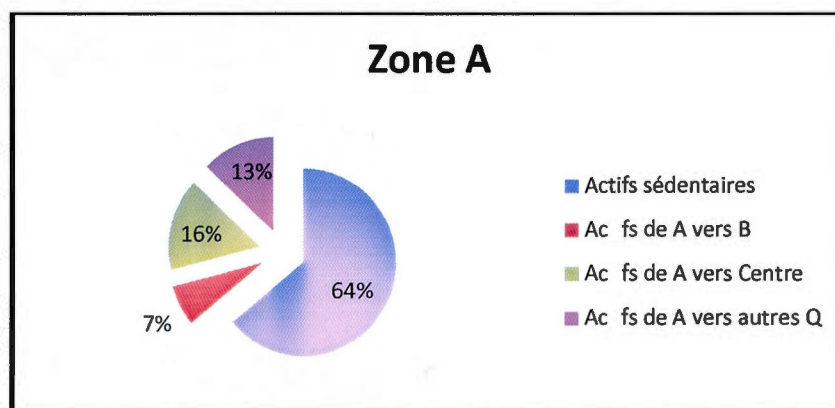


Figure 6.19 Autonomie de la zone A en termes d'emplois (par l'auteur)

Quant au rapport entre les deux zones A et B par rapport aux autres quartiers, nous avons 13,00% d'actifs entrants-sortants qui se déplacent de la zone A vers les autres quartiers contre 7,00% qui se déplacent de la zone B vers ces autres quartiers selon la figure 6.20 ci-dessous. Le pourcentage de mobilité vers les quartiers centraux est lié aux activités qu'on peut y trouver dans les secteurs formels et informels. En d'autres termes, la mobilité des actifs entre les quartiers périphériques et centraux est étroitement liée à la capacité d'absorption de la main d'œuvre qui quitte les quartiers périphériques au quotidien, pour se rendre vers les quartiers centraux à la recherche d'emplois. Certains actifs restent à leur poste de travail pendant plus de 3 ans alors que plusieurs ont des emplois éphémères dont la durée est inférieure à une année. Certains font le va-et-vient entre les secteurs formel et informel selon les opportunités qui se présentent. Il se dégage que les quartiers centraux attirent sensiblement le même pourcentage d'actifs des deux zones (soit 16% de la zone A et 17% de la zone B font le va-et-

vient en direction des quartiers centraux). Par ailleurs, nous constatons que les autres quartiers attirent plus d'actifs de la zone A (soit 13%) en comparaison avec la zone B (soit 7%).

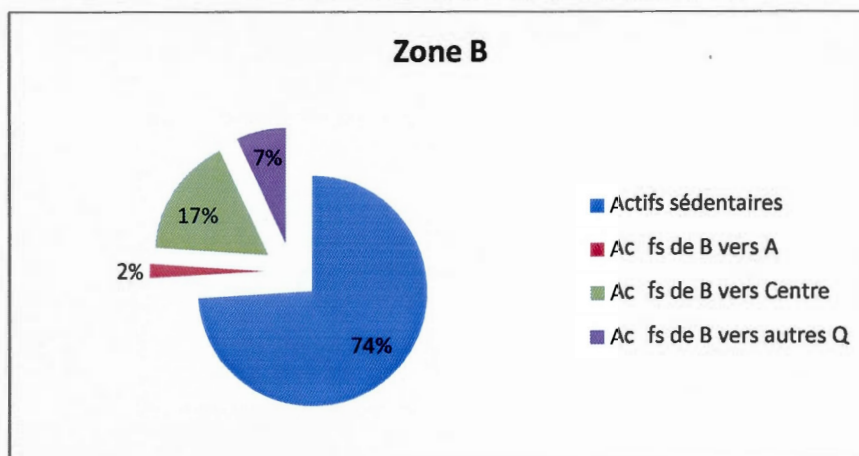


Figure 6.20 Autonomie de la zone B en termes d'emplois (par l'auteur)

La zone B avec 70% d'actifs sédentaires est finalement plus autonome en termes d'offres d'emplois que la zone A qui n'a que 64%. C'est ce qui justifie la plus forte concentration des activités de proximité dans cette zone B par rapport à la zone A.

6.3.3 La gestion du temps en lien avec la mobilité de subsistance

La transition du seuil de la mobilité de survie au seuil de la mobilité de subsistance ou d'affranchissement, passe dans un premier temps par l'autonomie et l'autosuffisance qui permettent un élargissement des espaces de mobilité et ensuite par la gestion du temps. Tels sont les caractéristiques qui accompagnent l'actif précaire qui a franchi le seuil de la mobilité de subsistance. Le seuil de la mobilité de survie représente un palier plutôt inférieur au minimum nécessaire. Cela se traduit concrètement par la couverture des besoins fondamentaux au niveau individuel et familial (boire, manger, dormir sous un toit, se vêtir, etc.), alors que l'indicateur que nous avons identifié pour évaluer l'amélioration des conditions de vie au seuil de la mobilité de subsistance correspond à « **la gestion du temps** ». Ce processus est mesurable, quantifiable et identifiable dans la vie de l'actif précaire. Il ne s'agit pas d'une approche théorique. Quand nous faisons l'analyse de notre échantillonnage, les actifs qui ont une petite expérience professionnelle¹⁵⁴ ou qui ont un métier stable sont ceux qui parviennent rapidement au seuil de la mobilité de subsistance. Ils peuvent se procurer plus rapidement un

¹⁵⁴ Par expérience professionnelle, nous entendons la maîtrise d'un métier qui peut offrir de bonnes opportunités en termes d'emplois. Un actif qui quitte le village (milieu rural) et qui vient s'installer dans la capitale en ayant un métier, a plus d'atouts pour sortir de la précarité que celui qui n'a aucun métier.

vélo et ainsi se déplacer le plus rapidement et le plus loin possible¹⁵⁵ et pour cette raison, ils sont privilégiés par rapport à ceux qui se déplacent à pied. Par ailleurs, la capacité de mobilité demeure une ressource de plus en plus décisive pour marquer la différence entre le seuil de la mobilité de survie et celui de la mobilité de subsistance. Comme nous l'avons effectué ci-dessus, pour faire l'évaluation du seuil de mobilité de survie, nous faisons de même pour le seuil de la mobilité de subsistance en faisant recours aux mêmes indicateurs *qui sont la pénibilité, les emplois et les revenus* que nous analysons dans le tableau 6.8 ci-dessous.

La pénibilité dans la mobilité de subsistance est traduite par le nombre d'années depuis quand la personne utilise la marche comme mode de déplacement et cette durée correspond à 1 – 5 ans. Par contre, la vétusté du vélo varie entre 10 – 15 ans. A cet égard, le niveau de pénibilité pour le seuil de la mobilité de subsistance correspond à P4 qui est qualifiée de « assez forte » et qui en termes de consistance est légèrement améliorée par rapport au seuil de mobilité de survie. Après avoir évalué le niveau de la pénibilité, le second indicateur correspond à la stabilité et à la typologie des emplois exercés

L'analyse du **secteur d'activités** et de la **stabilité des emplois** nous montre que la majorité des activités exercées sont en majorité dans le secteur informel, et ne favorisent pas l'épargne. L'emploi informel croît quand l'emploi formel baisse. Les microstructures d'activités créées par les actifs précaires dans les quartiers périphériques ont besoin de sortir de leur logique de reproduction familiale pour intégrer un processus d'accumulation et d'agrandissement. Nous prenons le cas d'un jeune homme que nous avons rencontré dans la Zone A et qui produit des savons à domicile. Ensuite, nous avons rencontré deux dames qui exercent dans le tissage en zone A et ces trois personnes évoluent dans des secteurs rentables, mais à les écouter, tous les trois vivent en dessous de leurs besoins vitaux et ceci est dû au fait que leurs activités ne sont pas valorisées à juste titre. Ces producteurs locaux ont besoin de perspectives et de trouver des débouchés hors du marché local. L'une des caractéristiques de ces microstructures est la flexibilité des rémunérations et les multiples liens qui sont tissés à travers les réseaux sociaux entre patrons/patronnes et la main d'œuvre voire avec l'ensemble du quartier. La flexibilité des revenus est subie et non voulue, elle est synonyme de précarité, de refuge momentané pour des actifs sous-employés et sous-valorisés. Certains par leurs qualifications arrivent à trouver un emploi formel, mais le revenu sert juste à répondre aux besoins de la famille. Dans ce seuil de mobilité de subsistance, il y a une amélioration en ce qui concerne la durée des emplois qui varie de 1 à 3 ans. La stabilité des emplois avec une durée supérieure à 3 ans favorise le processus d'accumulation ou d'épargne.

¹⁵⁵ C'est le cas de ceux qui possèdent au moins un vélo.

Tableau 6.8 Evaluation des indicateurs qui fixent le processus évolutif des seuils de mobilité :
Mobilité de subsistance

Pénibilité			Emplois					Revenus					
Facteurs d'évaluation de la pénibilité			Secteur d'activité		Stabilité des emplois en durée maximum (années)			Niveau des revenus en \$/jour (1\$USA = 500 francs CFA)					
Niveau de Pénibilité des seuils de mobilité	Nombre d'années cumulées de marche (années)	vétusté du vélo en nombres années utilisation (années)	Secteur informel	Secteur formel	Très instable 0-1	Instable 1-3	Stable >3	Niv0 <1\$/j	Niv1 1-2\$/j	Niv2 3-4\$/j	Niv3 5-6\$/j	Niv4 7-8\$/j	Niv5 9-10\$/j
P4 Assez fort	1 - 5	1 à 2 vélos 10 - 15											

(Proposé par l'auteur)

Le niveau des revenus dans la mobilité de subsistance met en évidence un faible niveau d'épargne qui résulte du fait que ces actifs ne reçoivent que le salaire minimum avec une stabilité des emplois qui varie entre 0 à 3 ans, ce qui permet un équilibre moyen au niveau des revenus des ménages. « *La gestion du temps* » constitue le facteur résultant qui est influencé par le type d'emplois et la consistance des revenus. Ce facteur permet d'évaluer la cohésion familiale en termes de gestion du temps parmi les membres de la famille. En termes d'amélioration des conditions de vie, si nous faisons la répartition de la journée de 24 heures en considérant huit heures de travail par jour, huit heures de sommeil et huit heures de repos, les actifs qui vont travailler très loin du bassin résidentiel quittent leur domicile très tôt (vers 5h00 du matin pendant que les enfants dorment et rentrent tard dans la nuit entre 22h00 et 23h00 alors que les enfants dorment), ils perdent environ 3 à 4 h/jour sur la route et passent ensuite 8 à 13h00 sur le lieu de travail, soit en moyenne 13h00 à 17h00 hors du foyer, cette planification de leur journée les éloigne des soins à porter aux activités domestiques et aux soins qu'il faut accorder aux enfants. Il en résulte une forte réduction du temps libre des actifs précaires qui est nécessaire à la cohésion des ménages.

Face à cette question du temps de travail qui a gagné la sphère du temps libre et du temps de loisir, Urbain (2003) écrit qu'il faudrait désormais considérer un troisième temps libre, imaginé, rêvé qui viendrait soulager les actifs. Dans le cas des actifs qui travaillent pour leur propre compte, ils sont eux-mêmes le chef de leurs activités, il est également constaté qu'avec eux aussi il y a quand même une crise du temps, ce n'est pas seulement une question de quantité de temps disponible, mais il est surtout nécessaire de développer la question de répartition de ce temps à travers « *huit heures de travail par jour, huit heures de repos en plus de huit heures de sommeil* ». La synchronisation spatio-temporelle est indispensable dans la réorganisation du temps des actifs précaires.

Un exemple se dégage de l'actif P01 qui perçoit un revenu de 2 \$/j mais qui possède 2 vélos (un pour lui et un pour sa femme), il est à vélo depuis 10 ans, nous l'avons qualifié au

seuil de mobilité de subsistance. Cependant, cet actif rencontre des difficultés dans la gestion de son temps au quotidien comme il le témoigne :

.....Je travaille entre 15 et 20 km/jour comme chauffeur, je parts de la maison le matin à 6h00 pour commencer mon travail à 7h00, j'y reste toute la journée et je rentre à la maison le soir vers 20h00, parfois le patron me donne à manger quand il veut. Il me demande souvent d'aller travailler les dimanches, je n'ai pas un programme fixe avec lui puisqu'on se déplace avec sa voiture à différents endroits. Je suis prêt à accepter n'importe quel travail pour pouvoir payer les frais de scolarité de mes enfants. Avec mon travail, j'ai pu construire la maison et acheter 1 lit, 1 radio et 2 vélos...(P01)

.....J'habite le quartier depuis 17 ans et je vends de l'eau dans une barrique. Je gagne environ 1000 francs CFA/jour (2\$ USA/jour) et je fais ce travail depuis 10 ans et je livre aux clients dans un rayon de 1 km dans le quartier. Il m'arrive de faire 2 à 3 jours si je n'ai pas de clients. J'ai 7 enfants à charge et mon garçon travaille comme vendeur dans une boutique et nous avons 3 vélos....(P03).

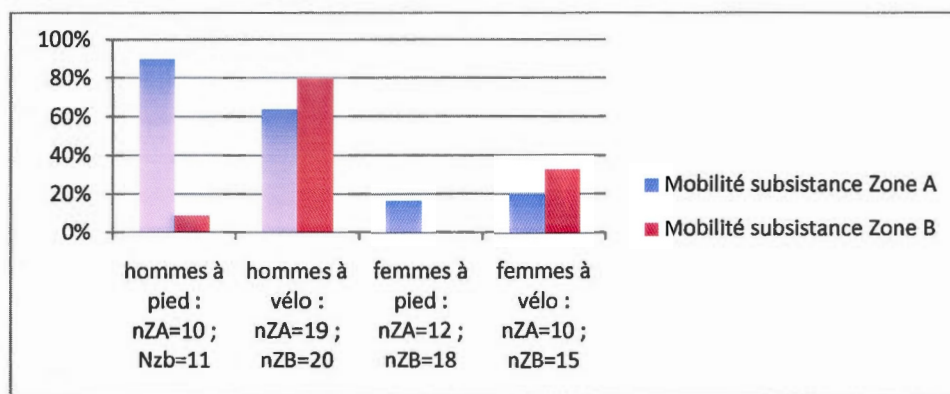


Figure 6.21 Analyse comparative du seuil de la mobilité de subsistance dans les deux zones (par l'auteur)

En faisant l'analyse comparative en suivant la figure 6.21 ci-dessus qui montre les actifs des deux zones qui sont au stade de la mobilité de subsistance, il ressort que nous avons un effectif plus représentatif pour les hommes à pied de la zone A (soit 90%) contre 9% en zone B. Parmi les femmes à pied, nous avons 17% de femmes en zone A. L'effectif des actifs à vélo est de 64% en zone A, contre 80% en zone B, alors qu'au niveau des femmes à vélo, nous avons 20% en zone A contre 33% en zone B. Il se dégage de nos analyses un effectif plus important pour les hommes à pied de la zone A et un effectif plus important d'hommes à vélo de la zone B qui évoluent au seuil de la mobilité de subsistance.

En considérant la gestion du temps exprimée par le nombre d'heures de travail, de sommeil ou de repos, il ressort qu'autant des hommes travaillent jusque tard dans la nuit, mais

aussi certaines femmes qui vendent en bordure de route et y restent jusqu'à tard dans la nuit. La charge la plus élevée en heures de travail se retrouve tout de même chez les hommes. Pour trouver une porte de sortie, la rue devient une ressource dans l'informel pour les activités de ces femmes. Myriam Toulemonde-Niaussat (1997) précise qu'elles peuvent exercer leurs activités assises devant leurs étales jusqu'à tard dans la nuit. Le revers de la médaille est que ceux qui effectuent une mobilité aux longs cours font face à d'énormes quantités de temps hors du ménage et ils sont ceux qui ont le plus de difficultés dans la gestion de leur temps. Les emplois éloignés présentent finalement à la fois un avantage et un inconvénient. Les difficultés qui ressortent à travers la gestion du temps au sein des ménages précaires mettent en évidence le fait que face aux enjeux de survie, l'harmonisation de la vie du foyer est prise otage à cause de la recherche des revenus pour répondre aux besoins de la famille, et tant que les besoins fondamentaux ne sont pas couverts, non seulement l'encadrement des enfants n'est plus assuré, mais ni leurs frais de scolarité ne peuvent être couverts par les ressources disponibles, alors, la spirale de la précarité entraîne implicitement les enfants dans l'analphabétisation. De cette manière, la précarité devient systémique.

6.3.4 L'amélioration du niveau des revenus en lien avec le seuil de la mobilité d'épargne

Le seuil de mobilité d'épargne ou d'accumulation a pour facteur résultant : « l'amélioration du niveau des revenus », dont la pondération est liée au processus d'accumulation progressif de ressources en termes des revenus.

L'analyse menée dans les quartiers périphériques montre que les quelques revenus collectés par les populations ne peuvent servir le développement, car tout ce qui est gagné repart dans les dépenses quotidiennes des ménages et l'épargne est quasi impossible. Devant l'incapacité de l'Etat et des grandes firmes capitalistes, à créer des emplois dans les quartiers périphériques, la recherche de moyens d'existence mène à un combat de survie au quotidien et à un développement de la créativité ainsi qu'à l'invention de nouvelles façons de produire. L'idée de débrouillardise reste centrale dans le quotidien des actifs précaires à Ouagadougou. Le cas de ces femmes qui collectent du gravier, des charretiers qui parcourent de longues distances en poussant soit à la main soit à l'aide d'un âne, des matériaux de construction sur de longues distances, des hommes spécialisés pour creuser des fosses septiques dans le quartier en sont des illustrations, et ces différentes activités ne permettent de gagner qu'en moyenne un dollar au bout d'une journée de travail. Cette débrouillardise reste tout de même très individuelle. Nous avons rencontré une dame qui a voulu exercer dans le commerce, mais elle a préféré arrêter de peur de faire concurrence à ses voisines qui faisaient déjà la même

chose. Cela montre qu'il y a une certaine reconnaissance sociale des activités des uns par rapport aux autres. Cette approbation solidaire ayant un caractère antiéconomique au sein du groupe d'actifs précaires est beaucoup plus le résultat d'une contrainte, que le produit d'une adhésion réelle, car la concurrence est rude et imposée par les enjeux de survie. Cette solidarité qui règne dans les quartiers périphériques n'a donné lieu dans aucune de nos deux zones d'études à l'émergence d'une réelle économie populaire, ceci à cause d'une faible capacité d'épargne, ce qui réduit les possibilités d'accumulation. Nous sommes plutôt dans une logique de reproduction simple.

Le contexte dans lequel vivent ces populations montre une faible appréhension de la mentalité capitaliste ou de la logique de maximisation du profit et d'accumulation. Nous avons constaté que certains vendeurs étaient prêts à vendre leurs produits pour n'avoir qu'un bénéfice minimal et parfois même sans aucun bénéfice, car depuis le matin, il n'y a pas eu de client et pour ne pas rentrer à la maison les mains vides, ce dernier pouvait vendre à moindre coût et ne gagnait ainsi qu'un faible bénéfice et parfois le bénéfice était nul selon certains commerçants. Cette approche dénote à première vue d'une stratégie antiéconomique, mais nous sommes dans ce cas face à un phénomène de minimisation des profits dans une stratégie de survie, souvent pour des raisons familiales, car il faut à tout prix rentrer à la maison avec un peu d'argent. C'est ainsi que certains actifs ont rongé progressivement leur capital, au point de faire faillite après quelques années ou quelques mois et ces cas ne sont pas rares.

Une autre dimension de la minimisation des profits repose sur les coûts de commercialisation qui sont définis de façon imprécise. Plusieurs actifs n'ont aucune notion entre le déboursé sec et les frais généraux, encore moins sur le salaire d'opportunité. C'est le cas des femmes que nous avons rencontrées dans les deux zones d'études et qui font de l'élevage des porcs, leur principale activité. Lors de nos échanges, nous avons demandé le prix de vente d'un porc (quand il est jeune et quand il est vieux). Ces dames étaient incapables d'estimer le déboursé sec occasionné par les frais d'achat de la nourriture qui a servi à élever ces animaux pendant 2 ou 3 ans, et en faisant une estimation rapide, nous avons réalisé qu'en réalité, elles vendaient à perte leurs produits, tout simplement parce qu'elles ne maîtrisaient pas le coût réel de revient. A la suite de cette vente au rabais, on peut se poser la question comment ces actifs précaires peuvent s'en sortir alors que plusieurs exercent dans le petit commerce sans pour autant comprendre les règles élémentaires de la rentabilité de leurs petites activités et comment peuvent-ils évoluer vers une logique d'accumulation pour accéder au processus d'investissement ?

Comme le mentionnent plusieurs études menées en Afrique noire selon Claude de Miras (1987), très minoritairement sont les cas où les petites structures qui se sont engagées dans le processus d'accumulation, ont pu enregistrer des changements techniques de leurs

outils de production ou procéder à une **stratégie d'investissement**. Il s'avère que le faible revenu collecté est aussitôt consommé et nous sommes face à un profit non destiné à l'accumulation. C'est ce qui ressort de nos analyses au sein des populations précaires dans les quartiers périphériques de Ouagadougou.

Par ailleurs, en faisant le tour de notre échantillonnage, d'autres limites au processus **d'accumulation** sont liées au secteur même d'activités. L'activité de gardiennage est fortement pratiquée dans les deux zones d'études parmi les hommes alors que la majorité des femmes sont engagées dans le petit commerce de proximité. Cependant, plusieurs actifs utilisent le même vélo depuis plus de 15 ans et sont incapables de renouveler leur outil de travail (*par un nouvel investissement*). L'accumulation avec changement technique de l'outil de production a pu être identifiée seulement chez quelques commerçants et charretiers. Mais de manière générale, beaucoup attendent d'avoir une aide issue des politiques volontaristes des pouvoirs publics. L'idée de solliciter un crédit passe très peu dans la tête des actifs que nous avons rencontrés, car ils ne savent pas comment pourraient-ils rembourser le prêt s'il était acquis, certains évitent même d'y penser de peur de se retrouver en prison en cas d'incapacité de rembourser le prêt. L'usage du microcrédit local sous forme de « tontine »¹⁵⁶ est faiblement pratiqué au sein des populations rencontrées dans les deux zones d'études. Seulement quelques commerçantes adoptent cette stratégie de collecte de fonds pour leurs activités.

Certaines femmes profitent de créer des emplois avec des revenus issus du mode d'épargne qui est la « tontine » et qui permet d'organiser la célébration des activités festives¹⁵⁷. Cette épargne permet **d'améliorer les conditions de vie** et dépend du secteur d'activités. Les commerçants ont des salaires très variables, alors que les gardiens ont des revenus plus stables. L'expérience professionnelle et le niveau d'études présentent un avantage en termes de maîtrise d'un ou de plusieurs métiers. Plusieurs actifs ont débuté dans l'agriculture au village et en arrivant à Ouagadougou, certains ont appris un, deux ou trois métiers. En cas de perte d'un emploi, il est plus facile dans leur situation de retrouver une autre activité. Il ressort de nos zones d'études que la population la plus marquée par un faible niveau de scolarisation est constituée par les femmes. Elles sont également celles qui ont les plus faibles revenus par rapport aux hommes.

Myriam Toulemonde (1997) mentionne que les tontines sont aussi des formes de stratégies qui favorisent l'accumulation au niveau des femmes et se traduisent par des activités

¹⁵⁶ Une tontine est une association dont les adhérents mettent en commun leurs cotisations, et reçoivent à tour de rôle l'épargne collectée par l'ensemble du groupe. La tontine est différente d'une banque et ne fait pas de crédits selon le système des banques traditionnelles. Cette stratégie permet d'accéder à une épargne considérable plus rapidement que si on la faisait individuellement. Selon Bruno Lautier (2004) certains s'en servent pour des dépenses non productives au sein des ménages.

¹⁵⁷ L'analyse montre que les femmes n'investissent pas en priorité dans les activités économiques au sens strict du terme. Par contre, grâce aux jeux de réciprocités permanentes, d'alliances et de clientélisme, elles investissent également dans le groupe social auquel elles appartiennent. Leur objectif est de tisser une relation qui assure une plus grande sécurité (NDIONE, E.S. 1992. *Le don et le recours*. Dakar. ENDA, p. 60).

informelles, qui permettent de répondre à certains besoins des ménages y compris les questions de mobilité. La première limite à ce processus d'épargne selon Bruno Lautier (2004) serait l'activité et l'intégration des améliorations techniques par des innovations. Les différentes formes de limite d'accès au crédit ont donné lieu à l'apparition de ces diverses formes de microcrédits nommés « tontines » qui constitue une épargne collective faite par des adhérents et ces derniers reçoivent à tour de rôle le montant collecté. Ces tontines sont une forme de contrainte à l'épargne et deviennent un lieu de socialisation et de création de solidarité avec des règles de fonctionnement strictes fondées sur la confiance, le parrainage, repas pris en commun, aide aux membres en difficulté.

Une autre forme de limite à l'accumulation et à l'épargne est constituée par une forte segmentation du marché des activités des actifs précaires et par le fait que la plupart de leurs activités dans les quartiers périphériques se concurrencent entre elles. Le fait que la concurrence soit forte au sein des actifs précaires est lié au fait que les activités exercées se ressemblent et cela pousse à une limitation du **processus d'accumulation** qui est alors sporadique. Cette rude concurrence a conduit à la disparition des activités de plusieurs actifs précaires dans le quartier. Une autre limitation du processus d'accumulation est occasionnée par la nature des rapports sociaux ou de l'intégration de l'actif précaire dans les réseaux sociaux. Le fait d'avoir un réseau assez large étend aussi la visibilité des activités exercées, en termes de clients ou de soutien en cas de besoin. Le fait d'avoir un réseau élargi fait partie des stratégies de survie des actifs précaires de Ouagadougou et requiert une forte mobilité, car il faut être en connexion avec les différents membres du réseau. Dans les réseaux de familles, la logique de reproduction familiale prime sur la logique de croissance ou même de maximisation des bénéfices. Le caractère « sous-optimal » généré par le fait de prendre en charge un membre du réseau de familles, ou de l'embaucher dans une activité malgré ses faibles compétences peut sembler contre-productif, mais c'est le prix à payer pour que le groupe social survive et se reproduise. Pour Alain Morice (1996), c'est cette logique collective de reproduction qui prime.

Le cumul des revenus dans les ménages et l'apport financier des enfants qui ont quitté les quartiers périphériques, et qui travaillent dans les quartiers centraux ou parfois à l'étranger (en Côte d'Ivoire, au Gabon ou en Europe) permet de faire de l'accumulation ou de former une somme pour l'épargne et même de faire des investissements, pour la majorité des actifs précaires identifiés. Très peu vivent réellement une autonomie en termes de revenus. Nous avons besoin de comprendre les relations entre le milieu professionnel et le milieu hors travail et notre constat est que le dégagement d'une épargne ou d'un surplus ne constitue pas une condition suffisante pour l'accumulation. Car l'épargne collectée est souvent redistribuée à travers les réseaux de solidarité familiale ou ethnique, ou par le canal des obligations sociales réciproques.

Tableau 6.9 Evaluation des indicateurs qui fixent le processus évolutif des seuils de mobilité : Mobilité d'épargne

Pénibilité			Emplois					Revenus					
Facteurs d'évaluation de la pénibilité			Secteur d'activité		Stabilité des emplois en durée maximum (années)			Niveau des revenus en \$/jour (1\$USA = 500 francs CFA)					
Niveau de Pénibilité des seuils de mobilité	Nombre d'années cumulées de marche (années)	vétusté du vélo en nombres années utilisation (années)	Secteur informel	Secteur formel	Très instable	Instable	Stable	Niv0	Niv1	Niv2	Niv3	Niv4	Niv5
					0-1	1-3	>3	<1\$/j	1-2\$/j	3-4\$/j	5-6\$/j	7-8\$/j	9-10\$/j
P3		1 à 3 vélos											
Fort		5 – 10 ans											
P2		1 à 4 vélos											
Moyenne		3 – 5 ans											

(Proposé par l'auteur)

Dans le seuil de la mobilité d'accumulation, l'actif précaire a déjà dépassé les seuils de la survie et de la subsistance et tend vers des objectifs d'accumulation de biens matériels et financiers. **La pénibilité dans la mobilité d'épargne** pousse plusieurs qui sont à ce stade de mobilité, de recourir à l'achat de plusieurs vélos (un vélo pour l'époux, un vélo pour l'épouse et souvent un ou deux vélos pour les enfants). Cette approche constitue le résultat d'un processus d'accumulation et favorise une meilleure autonomie des déplacements de l'ensemble du ménage. Dans le tableau 6.9, il se dégage que les actifs qui arrivent à ce seuil de mobilité ne font plus de la marche leur principal mode de déplacement et leur niveau de pénibilité est P3, ils ont 1 à 3 vélos dont le niveau de vétusté varie entre 5 et 10 ans. Pour ceux qui sont au niveau de pénibilité P2, ils ont 1 à 4 vélos dont la vétusté est de 3 à 5 ans.

Le secteur d'activités et la **stabilité des emplois** interviennent par le fait que l'actif précaire qui évolue au stade d'épargne trouve des emplois dont la durée varie entre 1 à 3 ans pour un groupe d'actifs. L'autre groupe est composé d'actifs qui ont plus de 3 ans. La stabilité des emplois favorise le processus d'épargne comme le mentionne cet actif précaire.

Je travaille dans le gardiennage depuis 29 ans et j'ai eu à changer plusieurs patrons et plusieurs lieux d'emplois. Là où j'ai mis un peu plus de temps, c'est lorsque j'ai travaillé pour des sociétés (j'ai travaillé pour les Nations-Unies pendant 5 ans, ensuite j'ai fait 5 ans pour un bureau d'études). Quand je travaille avec des particuliers, ça ne dure pas. Actuellement, je travaille pour les services de douanes depuis 3 ans et 5 mois....(P11).

Le niveau des revenus dans la mobilité d'épargne met en évidence deux niveaux de revenus. Le premier niveau varie de 3 à 4\$ USA/j. Dans la figure 6.22 ci-dessous, nous présentons les actifs qui sont engagés dans ce seuil de mobilité. Il se dégage que seulement 10% des femmes à vélo de la zone A sont parvenus à ce stade. Ces femmes constituent une particularité dans notre échantillonnage.

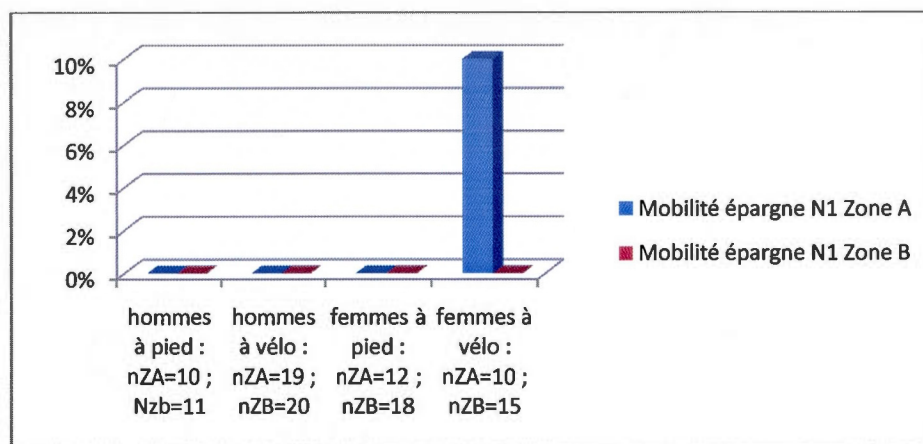


Figure 6.22 Analyse comparative du seuil de la mobilité d'épargne niveau 1 dans les deux zones (par l'auteur)

Le second niveau d'épargne correspond au seuil de revenus de 5 à 6 \$ USA/j.

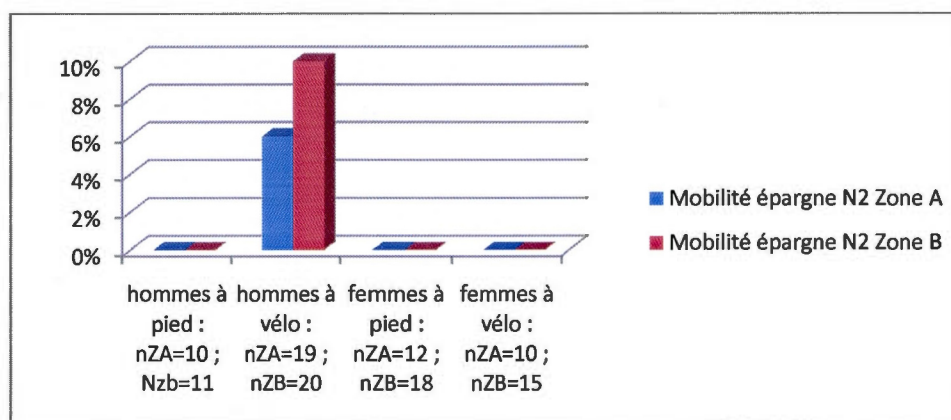


Figure 6.23 Analyse comparative du seuil de la mobilité d'épargne niveau 2 dans les deux zones (par l'auteur)

Dans la figure 6.23 ci-dessus, nous présentons les actifs des deux zones qui ont atteint ce seuil et nos analyses montrent que 6% parmi les hommes à vélo de la zone A et 10% parmi les hommes à vélo de la zone B ont franchi ce seuil. L'effectif le plus représentatif provient de la zone B. Ces actifs parviennent de façon progressive à intégrer le processus d'accumulation. Parmi eux, plusieurs sont restés longtemps dans le même emploi et cela favorise le processus d'accumulation et d'autres ont pu bénéficier des opportunités d'emplois dans le secteur formel au sein des grandes entreprises et dans le secteur public où les salaires sont plus élevés et plus stables. Cependant, une des barrières pour les actifs précaires des quartiers périphériques de Ouagadougou est d'y accéder, car ces emplois exigent souvent une bonne qualification et il faut être scolarisé pour y être intégré. L'autre obstacle que rencontrent plusieurs actifs pour accéder à ces meilleurs emplois repose sur la capacité de mobilité afin de

faire face aux exigences en termes d'horaires et de distances. C'est pourquoi plusieurs actifs précaires se contentent de demeurer dans le secteur informel à cause de la facilité d'accès.

Dans ce secteur informel, les revenus sont fortement dictés par le jeu de l'offre et de la demande, mais ces revenus sont plafonnés plus bas que dans le secteur formel qui emploie des actifs expérimentés et les mieux qualifiés pour faire face à la concurrence à travers des rendements meilleurs. Certains actifs s'engagent dans le secteur informel juste pour avoir une activité qui les occupe comme nous l'avons mentionné plus haut, c'est le cas de cette dame, épouse d'un militaire à la retraite qui témoigne :

Je travaille comme dolotière « fabrication de la boisson locale fermentée à base de maïs », je ne gagne pas beaucoup en faisant ce travail, mais j'ai besoin d'une activité, il faut bouger un peu et ne pas rester assise toute la journée...(P12).

6.3.5 L'amélioration du confort familial en lien avec la mobilité d'investissement

Pour assurer la transition de la mobilité d'épargne à la mobilité d'investissement, nous avons besoin d'évaluer les facteurs de relance qui propulsent les populations précaires du bas vers le haut de la pyramide. Parmi ces facteurs de relance, nous pouvons mentionner le besoin de réalisation de soi-même, qui montre que le problème de développement d'un actif précaire se mêle inévitablement à toute théorie générale du dynamisme individuel de chaque actif précaire. Aussi **ce développement¹⁵⁸ économique et social** fait référence à l'ensemble des mutations positives qui traduisent l'amélioration du bien-être social (*au sens économique*) et d'amélioration de la capacité d'investir dans différents besoins du ménage en termes de capacité financière.

L'amélioration des conditions de vie des ménages présente quelques défis à relever tels que la question de réduction de la pauvreté et des inégalités centre/périphérie. Dans ce contexte, ces actifs précaires exercent des petits boulots qui sont des activités transitoires et ceux qui font des activités plus techniques comme des réparateurs et artisans, ils ont appris *sur le tas*, ce qui explique la finition très grossière de leurs réalisations. Lorsque les ressources financières du ménage augmentent sensiblement, l'actif précaire peut désormais investir un peu plus dans l'amélioration du confort ¹⁵⁹ de la famille.

¹⁵⁸ La première utilisation du mot « développement » dans cette acception est due au président Harry TRUMAN, dans la « partie IV » de son discours d'investiture du 20 janvier 1949

¹⁵⁹ Par confort, nous entendons l'amélioration du niveau de mobilité et du bassin résidentiel. Dans ce cas, il rénove son cadre bâti et se procure quelques équipements qui agrémentent la vie dans la famille comme : radio, télévision, équipements de cuisine (four ou poêle pour la cuisine, etc...). Le manque d'électricité dans les quartiers périphériques fait que l'usage des équipements électroménagers se fait à l'aide d'une batterie de voiture qui sert de source d'énergie pour la télévision ou la radio.

Le seuil de la mobilité d'investissement ou de développement correspond à celui où l'actif précaire arrive à couvrir ses charges familiales, il peut épargner ou accumuler et s'engager effectivement dans l'amélioration des conditions de vie du ménage. Il peut aussi s'investir un peu plus dans son budget de transport. Dans ces pratiques modales, la bicyclette devient de moins en moins utilisée, car il peut accéder à l'achat d'une moto (*Il faut en moyenne 60\$ USA pour s'acheter un vélo contre 600\$ pour une moto*). Dans ce seuil de mobilité, plusieurs actifs sont considérés avoir atteint leur autonomie dans la mobilité de l'ensemble des membres de la famille.

Depuis que je travaille, j'ai pu acheter 2 vélos (un pour moi et un pour mon épouse), en plus de cela, j'ai pu m'acheter une moto et j'ai construit une maison au village. Pour pouvoir m'organiser, j'ai de l'aide de la part de mes enfants. Mon premier garçon est enseignant dans la ville de Léo, et il m'envoie soit de l'argent soit de la nourriture et le second fils est infirmier de l'Etat et ma première fille est mariée et toutes ces personnes me viennent en aide....(P11).

Dans la détermination des critères présentés dans le tableau 6.10 et qui qualifient un actif au seuil de la mobilité d'investissement, nous gardons les mêmes paramètres d'analyse qui sont **la pénibilité, l'emploi et le niveau des revenus**. L'indicateur que nous avons choisi pour évaluer le niveau d'amélioration des conditions de vie est « **l'amélioration du confort familial** ».

Tableau 6.10 Evaluation des indicateurs qui fixent le processus évolutif des seuils de mobilité : Mobilité d'investissement

Pénibilité			Emplois					Revenus					
Facteurs d'évaluation de la pénibilité			Secteur d'activité		Stabilité des emplois en durée maximum (années)			Niveau des revenus en \$/jour (1\$USA = 500 francs CFA)					
Niveau de Pénibilité des seuils de mobilité	Nombre d'années cumulées de marche (années)	vétusté du vélo en nombres années utilisation (années)	Secteur informel	Secteur formel	Très instable	Instable	Stable	Niv0	Niv1	Niv2	Niv3	Niv4	Niv5
					0-1	1-3	>3	<1\$/j	1-2\$/j	3-4\$/j	5-6\$/j	7-8\$/j	9-10\$/j
P1 Passable		>4vélos 1 – 3 ans											
P0 Faible		moto											

(Proposé par l'auteur)

La pénibilité dans le seuil de la mobilité d'investissement trouve ses effets sensiblement amoindris et les 2 niveaux de pénibilité qui sont : P0 (*faible*) et P1 (*passable*) montrent que les ménages qui ont pu atteindre ce stade voient leurs trajectoires de mobilité se diversifier dans des amplitudes de très longues distances (*cas de R>15 km*). Quelques actifs qui sont dans ce seuil de mobilité effectuent des mouvements migratoires vers la Côte d'Ivoire où vers l'Europe. Une fois installés à l'étranger, ils envoient une aide financière à la famille restée au Burkina Faso. Ce soutien issu des réseaux sociaux de famille vient donner une

bouffée d'oxygène aux actifs restés sur place en termes de revenus. Cet écart financier permet d'améliorer le confort familial par l'achat de vélos et même d'une moto. Dans ce contexte de croissance des revenus, la pénibilité diminue considérablement, car cette amélioration du niveau d'équipement vient réduire la pénibilité dans la mobilité de ces actifs précaires. Aussi, dans le groupe des actifs qui sont partis pour travailler à l'étranger, plusieurs y ont travaillé pendant quelques années et à leur retour au Burkina Faso, les revenus qu'ils ont perçus leur ont permis d'ouvrir un petit commerce et leur ont permis de se doter d'une autonomie en termes d'emploi (*par rapport à leurs activités*) et d'une autonomie par rapport à leur mobilité.

Le secteur d'activités et la stabilité des emplois ont également leur contribution dans ces améliorations des conditions de vie au seuil de la mobilité d'investissement par le fait qu'un emploi dont la durée dépasse largement les trois ans favorise l'accumulation pour pouvoir investir dans les divers besoins du ménage. La stabilité des emplois avec une durée supérieure à trois ans demeure un critère fondamental, car cela favorise aussi la stabilité des ménages. Quand la durée des activités est stabilisée dans le temps, plusieurs parmi ces actifs parviennent à ouvrir de petits ateliers en bordure des axes principaux de la ville. En termes de gestions de temps, les actifs qui franchissent le seuil de la mobilité d'investissement peuvent se payer les services d'une ménagère pour certaines tâches domestiques. Par ailleurs, les actifs qui font preuve d'une certaine polyvalence trouvent de multiples opportunités et à cet égard, ils peuvent plus facilement s'affranchir du poids de la précarité. Les améliorations dans les conditions de vie des actifs précaires à Ouagadougou dépendent aussi des opportunités en termes d'emplois. Cependant, le poids de l'âge s'exerce sur ces populations comme le souligne cet actif précaire.

Je suis parti en Côte d'Ivoire en 1965, et j'ai suivi une formation en cuisine de 1965 à 1968, ensuite j'ai suivi une formation en couture entre 1968 et 1972, ensuite j'ai ouvert mon atelier entre 1972 à 1979, année à laquelle je suis revenu à Ouagadougou. J'ai acheté une charrette pour faire du commerce, mais elle m'a été volée. A cause de l'âge, je ne peux plus faire la couture, car je ne vois plus bien, je fais du gardiennage..(P05).

Le niveau des revenus dans le seuil de la mobilité d'investissement met en évidence deux niveaux comme dans le cas de la mobilité d'épargne. Le premier seuil correspond aux revenus de 7 à 8 \$ USA/j. Nos analyses au niveau 1 du seuil de la mobilité d'investissement mettent en évidence dans la figure 6.24 ci-dessus les effectifs de 10%, il s'agit de 2 hommes à vélo de la zone A (*l'un est le répondant P02, gardien depuis 16 ans et possède pour toute sa famille 6 vélos, et l'autre est le répondant P23 qui est responsable d'une association de jardinage dans le quartier, il possède un vélo et une moto*). Par ailleurs, nous avons 5% parmi les hommes à vélo de la zone B. Il s'agit du répondant D21 qui exerce

dans le commerce de légume et il possède un vélo et une moto. Ce sont les trois personnes de l'ensemble de notre échantillonnage qui ont franchi ce seuil de mobilité dans nos deux zones d'études.

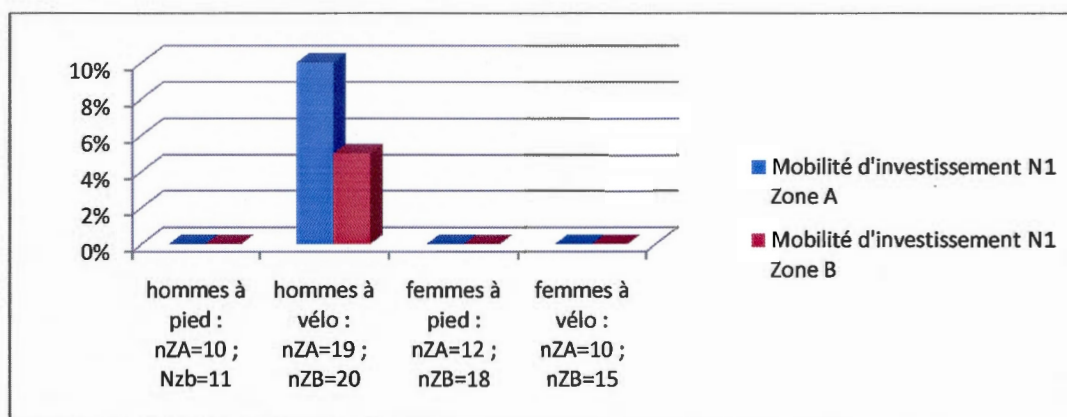


Figure 6.24 Analyse comparative du seuil de la mobilité d'investissement niveau 1 dans les deux zones (par l'auteur)

La particularité de ces résultats est la seule présence des hommes à vélo des deux zones d'études avec une prédominance pour la zone A. Ces actifs sont engagés dans une mobilité aux longs cours et adoptent plusieurs combinaisons de stratégies de mobilité comme cela ressort du témoignage de cet actif qui fait partie des 10% qui ont franchi le seuil de la mobilité d'investissement en zone A. Il s'agit du répondant P02. Il se dégage que le réseau familial aide cet homme à couvrir ses charges et à vivre confortablement dans les quartiers périphériques. L'autre avantage est lié à la stabilité de son travail qu'il exerce depuis 16 ans, il a pu franchir l'étape de l'accumulation et atteindre progressivement le seuil de la mobilité d'investissement, il nous partage son sentiment.

Je travaille comme gardien pour une famille depuis 16 ans, je suis payé au même salaire de 20.000 francs CFA/mois. Avec cet argent j'ai pu construire la maison, payer les frais de scolarité et 6 vélos pour mon épouse, moi-même et pour les enfants. J'ai 8 enfants et je n'ai pas d'économie, mais ce sont mes deux premières filles qui me donnent de l'argent, elles sont mariées et vivent dans le centre-ville....(P02).

Le niveau 2 du seuil de la mobilité d'investissement correspond à un niveau supérieur qui varie de 9 à 10 \$ USA/j et qui correspond aux revenus de la classe moyenne¹⁶⁰ à Ouagadougou. Ce seuil de revenu permet de répondre suffisamment aux besoins des ménages et de faire des placements capitalisables dans une diversité d'activités

¹⁶⁰ En termes de revenus à Ouagadougou, un agent cadre dans l'administration a une rémunération moyenne de 12 à 15 \$/jour, alors que dans le secteur privé ce montant est d'environ 13 à 20 \$/jour.

particulièrement dans le domaine informel. Nos analyses sont développées dans la figure 6.25 ci-dessous.

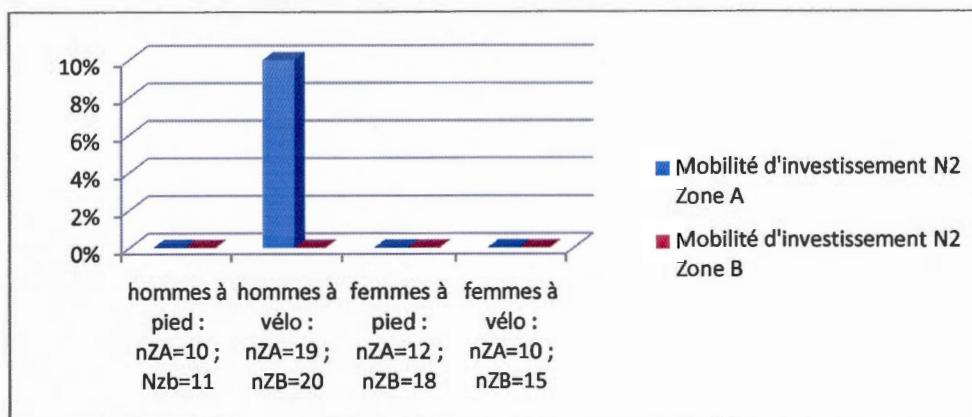


Figure 6.25 Analyse comparative du seuil de la mobilité d'investissement niveau 2 dans les deux zones (par l'auteur)

Nos résultats montrent que seulement 10% des hommes à vélo de la zone A sont parvenus à ce seuil de mobilité. Il s'agit de 2 hommes dont le répondant P11 (*il habitait la zone lotie, il a vendu sa maison pour venir dans les quartiers périphériques suite au décès de 2 de ses enfants, il a 11 personnes à charge et fait du gardiennage de 18h00 à 06h00 du matin, son premier fils est enseignant et le second est infirmier, il a investi en construisant une maison de retraite dans son village*) et le répondant P21 (*il est gardien et possède un vélo et une moto. Il est le seul actif de tout notre échantillonnage qui travaille comme gardien dans une clinique privée et bénéficie d'une couverture CNSS, il a 4 personnes à charge*).

Il se dégage le fait que ces actifs de la zone A ont des opportunités que leur offre la proximité par rapport aux quartiers centraux, ils bénéficient de l'appui des réseaux sociaux de famille et ils ont l'avantage d'avoir des activités stables. A travers nos analyses, nous avons identifié des actifs qui avaient déjà franchi le seuil de la mobilité d'investissement, mais ils ont régressé suite à des situations imprévues (vol opéré de leur moyen de déplacement, de leur argent et inondation de leur lieu d'habitation). Ces situations imprévues ont pénalisé ces actifs les poussant à recommencer tout ce qu'ils avaient déjà réalisé. Le vol dont ils ont été victimes est venu les ramener au bas de l'échelle. Au lieu d'être au seuil de la mobilité d'investissement, ils se retrouvent à ce jour au seuil de la mobilité de subsistance.

6.3.6 L'amélioration des conditions de vie des actifs précaires

Nous avons mentionné dans les chapitres précédents l'importance et l'impact occasionné par le faible niveau d'équipement des ménages dans leur mobilité quotidienne, à cela s'ajoute le manque de transports collectifs facilement accessibles à la limite des quartiers périphériques. Les réseaux de bus ne sont opérationnels que sur les axes bitumés éloignés des quartiers périphériques, par contre les réseaux de taxis ont créé des têtes de taxis à la limite des quartiers périphériques. Face aux enjeux budgétaires, plusieurs actifs se passent de pratiquer l'intermodalité (marche+taxi ; marche+bus ou vélo+taxi), tout simplement parce qu'ils préfèrent économiser le peu d'argent dont ils disposent et font plutôt usage des approches monomodales (marche et vélo). Certains actifs choisissent des amplitudes plus faibles de déplacement (*limites traduites par la pénibilité et toute forme d'empêchement qui affecte ces actifs précaires dans leur mobilité*), réduisant ainsi leurs possibilités d'accès aux ressources urbaines éloignées, ces derniers vont se limiter à une mobilité locale ou de faible amplitude. Tous ces enjeux en lien avec la mobilité ont des effets sur le processus d'amélioration des conditions de vie. **Quand nous parlons de conditions de vie, c'est un tout.** Il y a une graduation en termes de revenus et stabilité des emplois, mais aussi en termes de pénibilité et nous avons présenté dans nos analyses précédentes les différents seuils et leur dépendance par rapport à ces variables.

Pour évaluer dans quelle mesure les stratégies adoptées par les populations précaires ont-elles permis d'améliorer leurs conditions de vie, nous avons pris comme hypothèse que ces actifs précaires dans leur mobilité quotidienne, peuvent voir s'améliorer leurs conditions de vie à condition qu'une harmonisation se produise entre les facteurs et les différentes stratégies, en d'autres termes, l'amélioration des conditions de vie résulte d'un choix cohérent parmi les stratégies mentionnées ci-dessus. Il s'agit d'atteindre l'efficience de celles-ci en rapport avec les facteurs qui les affectent. Si cette condition est réunie, alors l'actif précaire peut passer *du seuil d'une mobilité de survie, à une mobilité de subsistance, puis d'une mobilité d'épargne à une mobilité d'investissement*. Notre analyse dans cette dernière section demeure une analyse de synthèse qui se base sur plusieurs formes d'articulations que nous avons développées dans les chapitres antérieurs et qui mettent en lien la question des amplitudes de déplacements et des typologies d'emplois développées au chapitre 3, la question des réseaux sociaux dont l'apport est considérables dans les stratégies de mobilité et que nous avons développée au chapitre 4 et puis celle des effets induits par les situations imprévues sur la mobilité que nous avons traitée au chapitre 5.

Nous présentons dans le tableau 6.11 ci-dessous, l'articulation entre facteurs/stratégies/seuils de mobilité et amélioration des conditions de vie.

Tableau 6.11 Articulation entre facteurs/stratégies/seuils de mobilité et amélioration des conditions de vie

Les facteurs qui affectent les stratégies	Les stratégies adoptées	Les seuils de mobilité	Amélioration des conditions de vie
<p>Les facteurs de motilité</p> <ul style="list-style-type: none"> ✦ L'accessibilité, ✦ Les compétences, ✦ L'appréhension des opportunités. <p><i>N.B. Ces stratégies ne sont pas mutuellement exclusives, elles se complètent et un actif peut adopter plusieurs stratégies dans sa mobilité</i></p>	<p>Les stratégies adoptées</p> <ul style="list-style-type: none"> ✦ Intermodalité, ✦ Emplois de proximité et emplois, ✦ Apports des réseaux sociaux. 	<div data-bbox="347 693 619 1066"> <p>Les indicateurs de seuils de mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> ✦ La mobilité de survie ✦ La mobilité de subsistance, ✦ La mobilité d'épargne, ✦ La mobilité d'accumulation. </div> <div data-bbox="643 693 914 1066"> <p>Les indicateurs de seuils de mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> ✦ La pénibilité, ✦ Le contexte social, ✦ Le seuil des revenus. </div>	<ul style="list-style-type: none"> ✦ Autonomie des déplacements ✦ Gestion du temps, ✦ Amélioration des revenus, ✦ Amélioration du confort familial.
<p>Les autres facteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> ✦ Les effets liés aux amplitudes, ✦ Le type des activités exercées, ✦ Le genre, ✦ Les politiques publiques. 			

(Proposé par l'auteur)

6.3.6.1 La zone périphérique A au secteur 17 (Pissy)

Cette zone d'étude est organisée en partie par un secteur récemment loti, mais le reste de la zone non lotie garde encore son caractère traditionnel de village urbain avec des maisons constituées pour la plupart " d'entrée-coucher " c'est-à-dire d'une seule pièce qui fait office de chambre et de salon. Les cases rectangulaires sont recouvertes de tôles ondulées et la clôture est constituée par des murs de briques en terre séchée au soleil comme cela se présente sur la figure 6.26. Cependant, certaines concessions disposent de plusieurs maisons de différentes dimensions fixées en fonction du nombre de tôles. Ces concessions ne disposent pas de toilette interne, car pour des questions d'hygiène celle-ci est souvent externe. Ces concessions sont caractérisées par l'absence d'équipements collectifs de base tels que : adduction d'eau et d'électricité. Le matériau de base pour la construction est la terre, dont le coût est acceptable et sa fabrication ne nécessite pas une technique particulière.



Figure 6.26 Habitation dans la zone non lotie de Pissy (zone-A)
(Source : l'auteur)

Dans le secteur qui est déjà loti, des maisons en forme « d'habitation moderne » commencent à sortir de terre comme nous pouvons le constater sur la figure 6.27 ci-dessous. Cela dénote du processus de la mobilité d'investissement et d'amélioration palpable des conditions de vie de ménages. Ces habitations sont d'un autre niveau, car elles sont construites en dur avec des briques en ciment et nécessitent un gros investissement. Leur géométrie diffère des habitations du secteur non loti. A l'intérieur de ces maisons, on retrouve chez quelques actifs : sol carrelé, murs peints, etc. Les sociétés concessionnaires des réseaux divers : l'électricité par la SONABEL¹⁶¹, l'eau par l'ONEA¹⁶² et le téléphone par l'ONATEL¹⁶³

¹⁶¹Société Nationale Burkinabé d'électricité (SONABEL)

n'ont pas encore pu poser les réseaux, ces concessionnaires attendent la réalisation des voiries pour alimenter les habitations. A ce jour, il n'existe pas encore dans ces quartiers périphériques ni ces différents réseaux susmentionnés, ni les réseaux d'assainissement constitués par des canaux d'évacuation des eaux de ruissellement et des eaux usées.



Figure 6.27 Maison en ciment dans la zone récemment lotie de Pissy zone-A (Source : l'auteur)

6.3.6.2 La zone périphérique B au secteur 28 (Dassasgo)

Ce quartier périphérique a les mêmes caractéristiques que la zone A. Dans le secteur encore non loti, les cases rondes ont été remplacées par des cases rectangulaires souvent recouvertes de vieilles tôles ondulées et ne reposent sur aucune fondation aménagée. Le matériau de base pour la construction est resté le même (la terre). Les concessions sont constituées par une succession de plusieurs petites maisons qui sont généralement constituées d'une seule pièce « entrée-coucher¹⁶⁴ » comme nous pouvons le constater sur la figure 6.28. Ces habitations sont dépourvues de toilettes intérieures et le sol n'est pas carrelé. Elles sont petites en termes de dimension, généralement dix tôles suffisent pour la couverture d'une habitation, dont la surface au sol est d'environ $4\text{m} \times 4\text{m} = 16,00 \text{ m}^2$. Cependant, il existe des maisons composées d'une chambre et d'un salon ou encore de deux chambres et d'un salon en fonction des moyens et du nombre de personnes à charge qui composent le ménage. Le nombre de pièces qui composent une habitation est également la preuve qui permet d'identifier le niveau de richesse ou de reconnaître qu'un ménage est au seuil de la mobilité

¹⁶² Office Nationale de l'Eau et de l'Assainissement (ONEA)

¹⁶³ Office Nationale des Télécommunications (ONATEL).

¹⁶⁴ Il s'agit de maisons constituées d'une seule pièce qui sert à la fois de chambre et de salon

d'investissement. Par ailleurs, tout comme dans la zone A, le quartier périphérique de la zone B n'est pas encore équipé de l'ensemble des réseaux d'électricité, d'eau courante, de téléphone ni de réseaux d'assainissement, constitués par des canaux d'évacuation des eaux de ruissellement et des eaux usées.



Figure 6.28 Maison en terre séchée dans la zone périphérique B du secteur 28 (Source : l'auteur)

6.3.6.3 Les quartiers centraux de Ouagadougou

Les quartiers périphériques diffèrent des quartiers centraux comme cela se dégage dans la figure 6.29 ci-dessous tant sur la typologie des concessions, la forme, le type de matériau employé, que sur le mode de construction et l'accès aux équipements collectifs.



Figure 6.29 Maison à la cité de la Zone du Bois dans les quartiers centraux à Ouagadougou (Source : l'auteur)

A la différence des maisons qui sont faites dans les quartiers périphériques, celles réalisées dans les quartiers centraux sont constituées de matériaux de bonne résistance

comme le *ciment*, le *gravier* et l'*acier béton*. Par ailleurs, elles reposent sur une fondation aménagée et la forme de l'habitat dénote d'une classe qui est sortie de la précarité et dont les goûts architecturaux imaginatifs et coûteux sont fortement variés. On y part d'une simple villa conformément à la figure 6.29 ci-dessus aux maisons parfois à plusieurs niveaux, équipées d'eau potable, d'électricité, de téléphone et avec des cuisines et toilettes intérieures ; souvent, un château d'eau extérieur de secours y est installé. A travers ce contraste centre/périphérie, il se dégage le fait que la qualité du milieu de vie reste fortement influencée par le niveau des revenus et le seuil de mobilité.

En ce qui concerne le statut d'occupation des habitations dans les quartiers centraux à Ouagadougou, 62% sont propriétaires de leur logement, conformément à la figure 6.30 ci-dessous.

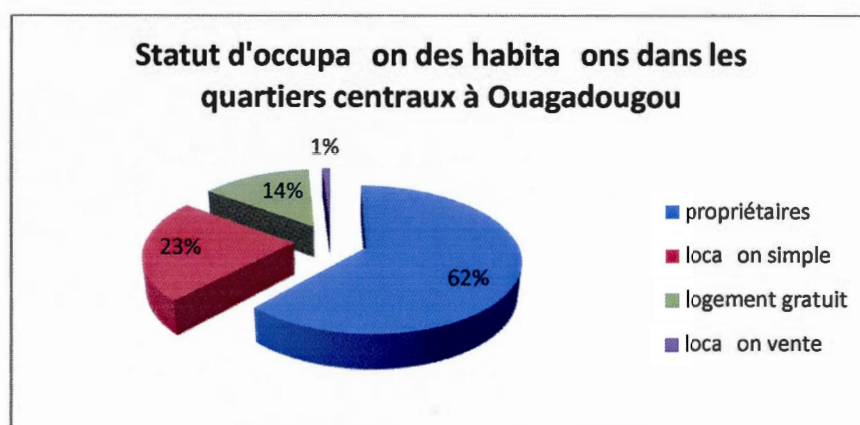


Figure 6.30 Structures du statut d'occupation des logements à Ouagadougou
(Source Ministère de l'habitat et de l'urbanisme de Ouagadougou)

Cette situation en lien avec le statut d'occupation des habitations dans les quartiers centraux illustre l'importance que le Burkinabè porte à la propriété. Pour un Burkinabè, il n'est pas concevable de vivre dans la maison d'autrui. Ce qui les pousse donc, parfois, à préférer les maisons construites par eux-mêmes en zone d'habitat spontané à la location dans des zones aménagées. 23% sont en location simple et 1% sont en location-vente. Quant aux logés gratuits, ils sont représentés par 14% qui sont logés gratuitement à travers les réseaux sociaux d'amis, de famille et de voisinage, il s'agit souvent des membres de la famille élargie ou des ressortissants du même village que le propriétaire prend gratuitement en charge.

Le mode d'accession à un logement dans les quartiers centraux peut se faire sous diverses formes. Les populations à revenus intermédiaires saisissent en général des occasions de prêts bancaires pour financer leur projet de construction, car la demande d'accès à un logement socio-économique exige l'insertion dans des réseaux institutionnels, et seulement une faible partie de la population peut y avoir accès. Dans la figure 6.31 ci-dessous nous

présentons les différentes formes d'accession à un logement dans les quartiers centraux de Ouagadougou.

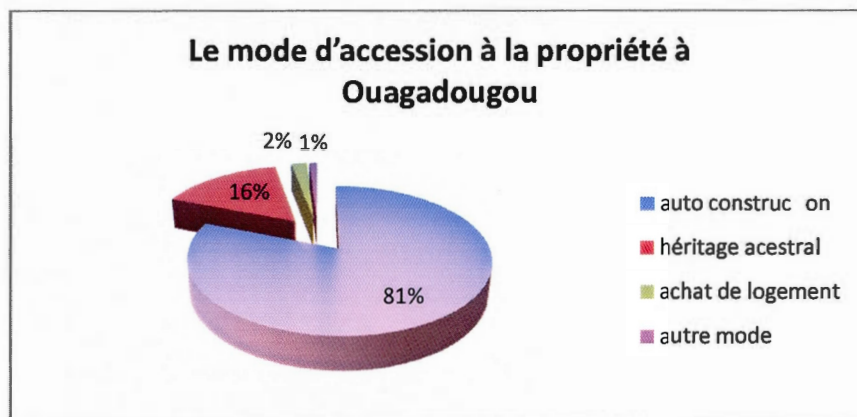


Figure 6.31 Mode d'accession à la propriété à Ouagadougou
(Source Ministère de l'habitat et de l'urbanisme de Ouagadougou)

Le mode d'accession le plus rencontré est l'auto construction dont l'effectif est le plus représentatif soit 81%. Ce mode est plus un mode subi qu'un mode préféré, car dans un contexte de pauvreté et de déséquilibre entre l'offre et la demande, les populations sont obligées de se construire eux-mêmes leur logement. Les autres formes rencontrées sont les acquisitions par héritage 16%, des achats de logements représentent 2% et d'autres modes d'acquisition représentent 1%.

Quand nous avons effectué nos visites dans les deux zones d'études, nous avons identifié certaines habitations qui demeurent depuis plus de 10 ans dans le même stade sans avoir connu d'évolution majeure. Pour certains, cela est lié au caractère transitoire¹⁶⁵ desdits quartiers en attente de leur lotissement, mais plusieurs manquent en réalité de ressources financières. A cet effet, ces populations ont réalisé leur habitation de façon spontanée avec des matériaux de moindre qualité. Ces quartiers en développement, restent marqués par un besoin d'urbanisation, d'équipements et d'infrastructures diverses tels que : *des réseaux d'eau potable, d'assainissement, de voies d'accès, d'électricité et téléphone*, des équipements (*écoles, marchés, centres de santé, etc.*), des institutions et services divers (*services commerciaux, industriels, transports collectifs, services administratifs, services de collecte des ordures ménagères, etc.*), et des habitations confortables (*cela exige des parcelles aménagées et équipées*). Ces aménagements sont nécessaires à l'amélioration de la qualité de vie des populations résidentes.

Pour cela, il est important de bien définir les critères qui caractérisent le *seuil de précarité des populations* tels que : *la stabilité par rapport à l'emploi, le revenu moyen de*

¹⁶⁵ Par caractère transitoire, nous entendons par là le fait que ces quartiers périphériques sont encore dans un état de spontanéité. L'urbanisation n'y a pas laissé son empreinte et ses traces et cela pousse les populations à faire des aménagements à titre provisoire, en attendant que la zone soit urbanisée et viabilisée.

1\$/jour ; la situation familiale, les capacités ou le budget dont dispose le ménage pour sa mobilité, l'occupation résidentielle (type de logement, en location ou en propriété) et classification du cadre bâti. A travers l'état du cadre bâti, nous avons identifié le niveau de pauvreté entre actifs. Leurs habitations sont réalisées majoritairement en banco (terre battue), dépourvues d'éclairage électrique et d'adduction d'eau, ainsi que de système approprié d'évacuation des déchets solides et liquides.

En faisant une répartition des revenus des actifs précaires à Ouagadougou, il ressort que ces derniers consacrent 20 à 30% pour leur budget-transport et environ 50% pour la nourriture, cela montre qu'entre 70 à 80% de leurs revenus servent essentiellement pour la satisfaction des besoins primaires d'alimentation et de mobilité. Le reste des revenus est difficilement réparti entre la satisfaction d'autres besoins non moins importants. A cet effet, plusieurs actifs précaires sont incapables d'honorer leurs frais liés par exemple aux soins de santé ou de penser aux frais de scolarité pour les enfants en âge d'aller à l'école. Un arbitrage s'impose à leur niveau, dans l'allocation des quelques ressources dont ils disposent. Dans cette situation, le choix est vite fait de sacrifier par exemple, les frais d'éducation face à la pression des besoins de survie. Raison pour laquelle, nous avons identifié dans les deux zones d'études, un grand nombre de jeunes qui sont exclus très tôt de leur scolarité et s'orientent prématurément vers des activités génératrices de revenus, ou pires, à la mendicité pour survivre.

En faisant l'analyse des espaces habités dans nos zones d'études, nous avons remarqué que plus de 50% des ménages sont constitués d'une famille de 5 à 7 personnes et qui habitent dans une enceinte de moins de 30m². Cette forte densification spatiale est occasionnée par le fait que plusieurs personnes vivent ensemble dans une même maison, et voire dans une même pièce, cela pose le problème de promiscuité, d'insalubrité, d'étroitesse, et de diminution de la qualité de vie. Les regroupements des populations dans les quartiers périphériques se font par origine soit spatiale (*regroupement des populations en provenance d'une même province ou d'un même village*) soit linguistique (*regroupement des populations qui parlent la même langue*). Cette particularité en termes de regroupement des populations donne aux quartiers périphériques une certaine coloration culturelle qui laisse son empreinte sur les trajectoires de vie, sur le cadre résidentiel et même sur la typologie des activités des ménages. Les deux zones d'études semblent être utilisées de la même manière en termes de production de l'espace (*typologie d'habitats, matériaux utilisés pour la construction, état des voiries d'accès*), cependant, les activités exercées par les actifs sont spécifiques à chaque zone et cela dénote des modes de vie des populations qui composent ces milieux de vie.

Une partie des populations ayant réussi à obtenir un titre de propriété suite au lotissement qui est intervenu dans la zone, ont préféré mieux vendre leur parcelle nouvellement

lotie à de nouveaux arrivants dans le quartier. Au lieu de s'orienter vers les zones urbanisées et viabilisées avec le montant perçu et se trouver un logement plus confortable, ces populations se replient plutôt vers d'autres zones périphériques également spontanées et non structurées, pour s'attendre dans les prochaines années à un autre lotissement, et ils perpétuent ainsi le cycle de la précarité d'une zone périphérique à une autre. Il faut noter que lorsque ces personnes à l'âge de 40-55 ans sont après quelques années dans l'incapacité de se reconstituer un domicile fixe, ils demeurent errants ici et là sans aucun pied à terre.

Le double enjeu des populations précaires reste leur pauvreté et leur faible perception de la réalité urbaine. Par ailleurs, ils limitent leurs investissements sur le cadre bâti au strict minimum, parce qu'ils considèrent leurs habitations comme temporaires. L'amélioration des conditions de vie dans ce contexte est fort complexe à évaluer. En effet, tant que le cas des populations à bas revenu ne sera vraiment réglé, ne serait-ce que dans une certaine mesure, le phénomène de l'habitat spontané et de la prolifération des logements hors normes et sans confort continuera de trouver des adeptes.

Conclusion du chapitre 6

Ce chapitre fait la synthèse des chapitres précédents et la présente conclusion est complétée par la conclusion générale. *Face à la pertinence d'établir une articulation entre les facteurs, les stratégies de mobilité, les seuils de mobilité et l'amélioration des conditions de vie des actifs*, il y a une mise en évidence du fait que la faisabilité d'un déplacement est fonction de son coût. A partir de ce fait, il apparaît des inégalités au niveau des potentiels de déplacement vers les lieux d'emplois, mais aussi des inégalités en termes de qualité des emplois et de niveau des revenus. Ces disparités conduisent à des différenciations de seuils de mobilité entre actifs. Il s'est dégagé de nos analyses la nécessité de considérer *les stratégies* dans un objectif global et à plus long terme, raison pour laquelle nous les avons analysées d'une part autour du *concept de motilité* sur la base de *l'accessibilité, des compétences et de l'appréhension des opportunités* et d'autre part autour des autres facteurs constitués par : *les distances de déplacement et les activités exercées, les situations imprévues* que nous avons qualifiées comme étant des « **amplificateurs de pénibilité** » ou des « **amplificateurs de la précarité** », *l'aspect genre et les politiques publiques*. Nous nous sommes ensuite posés la question de savoir comment ces facteurs affectent-ils les stratégies de mobilité, sachant que ces dernières sont *centrées sur les déplacements de proximité/éloignement, sur l'apport des réseaux sociaux et sur l'intermodalité* qui est constituée par des combinaisons intermodales (*marche-bus*) ; (*marche-taxi*) ou (*vélo-taxi*) ?

Tableau 6.12 Articulation entre les quatre seuils de mobilité et l'amélioration des conditions de vie

Les 4 seuils de mobilité		L'amélioration des conditions de vie			
Les seuils de mobilité	Les indicateurs	L'autosuffisance déplacements	La gestion du temps	L'amélioration des revenus	L'amélioration des conditions de logement et des équipements du ménage
La mobilité de survie	Pénibilité	La pénibilité est forte à cause de la faible autosuffisance et faible autonomie. Les facteurs négatifs sont l'instabilité des emplois et le faible niveau des revenus			
	Emplois				
	Revenus				
La mobilité de subsistance	Pénibilité	La pénibilité s'améliore avec l'autosuffisance et l'autonomie. Les facteurs négatifs sont l'instabilité des emplois et le faible niveau des revenus	La gestion du temps est satisfaite en moyenne, mais l'autosuffisance et l'autonomie ne sont pas encore totalement acquises.		
	Emplois				
	Revenus				
La mobilité d'accumulation ou d'épargne	Pénibilité	La pénibilité est diminuée grâce à l'autosuffisance et l'autonomie. La stabilité des emplois et le niveau des revenus évoluent	La gestion du temps est bonne, l'autosuffisance et l'autonomie sont acquises.	Le niveau des revenus permet de faire l'épargne et cela procure une meilleure stabilité des ménages.	
	Emplois				
	Revenus				
La mobilité de développement ou d'investissement	Pénibilité	La pénibilité est maîtrisée. L'actif vit dans l'autosuffisance et l'autonomie. Les facteurs positifs sont la stabilité des emplois et le bon niveau des revenus	La gestion du temps est bonne, grâce à la capacité d'épargne et l'actif peut se payer les services pour se faire aider dans ses activités.	La stabilité des emplois procure un bon niveau des revenus. L'actif peut investir dans des activités de capitalisation.	Le niveau des revenus permet de faire des investissements pour le confort et pour une meilleure stabilité des ménages. L'actif peut se payer une moto.
	Emplois				
	Revenus				

(Proposé par l'auteur)

Nous avons mis en liaison les différentes stratégies de mobilité avec les facteurs qui affectent la mobilité et ensuite nous avons mis les seuils de mobilité en lien avec les indicateurs d'amélioration des conditions de vie qui sont *l'autonomie de la mobilité, l'autosuffisance et la gestion du temps, le niveau de revenus et le confort familial*. Les stratégies qui favorisent de passer d'une *mobilité de survie*, à une *mobilité de subsistance*, et ensuite d'une *mobilité d'épargne* à une *mobilité d'investissement*, sont celles qui permettent d'atteindre une harmonisation entre les facteurs et les indicateurs qui fixent les seuils de motilité et qui sont la *pénibilité, le contexte urbain et le niveau de revenus*.

A l'issu des différentes trajectoires de vie, il s'est dégagé que les actifs qui bougent plus savent saisir les différentes opportunités qu'offre la ville, ils peuvent étendre leurs réseaux sociaux et retrouver un emploi plus vite que les sédentaires, ce qui montre ***l'importance de la mobilité face à la sédentarité***. Pour évaluer concrètement les améliorations qui se sont opérées en termes d'acquisition de biens et équipements pour les ménages, il ressort également que les indicateurs d'amélioration des conditions de vie mentionnés ci-dessus représentent le résultat censé être obtenu à la suite des stratégies adoptées.

Nos analyses ayant été faites selon le modèle des ***espaces-temps-activités***, nous ont permis de mettre en évidence le fait qu'à l'intérieur même des facteurs de motilité, ***il y a des conditionnements internes entre les trois variables qui sont l'accessibilité, les compétences et l'appréhension cognitive des opportunités***, car une bonne accessibilité urbaine favorise les stratégies de mobilité. Par ailleurs, les conditions d'accessibilité sont liées aux compétences qui à leur tour ont des implications sur les stratégies de mobilité et offrent aux actifs qui les acquièrent des atouts pour mieux optimiser leur accès aux ressources urbaines et même au capital social des réseaux sociaux. L'articulation entre l'accessibilité et l'appréhension cognitive des opportunités montre que le manque de visibilité plus large sur les enjeux urbains et sur les meilleures opportunités vient réduire les possibilités de trouver un bon emploi, de bénéficier des ressources urbaines, d'identifier la meilleure localisation des lieux d'emplois. Le faible niveau de scolarité de notre population cible dont 90% sont analphabètes et dont parmi les scolarisés, la grande majorité s'est arrêtée au niveau du primaire (soit 95%). Ces caractéristiques de notre échantillonnage constituent des limites à leur adaptation aux enjeux urbains en termes de compétence et d'appréhension des opportunités.

Nos résultats ont mis en évidence que la zone B est plus engagée que la zone A dans les déplacements sur de très grandes amplitudes et ces actifs de la zone B font recours aux réseaux sociaux de voisinage pour emprunter un vélo et ils pratiquent l'intermodalité. Nos résultats ont aussi montré qu'au niveau des actifs qui se déplacent à vélo, le seuil de la mobilité de survie est curieusement plus important chez les hommes et les femmes qui se déplacent à vélo dans la zone A. ***L'hypothèse que nous avons émise serait que les actifs de la zone B***

tirent mieux profit de leurs grandes amplitudes de déplacements que ne le font les actifs de la zone A pour leur proximité par rapport aux quartiers centraux. Pour cette raison, le niveau d'équipement en vélo, des actifs de la zone B est supérieur à ceux de la zone A. Nos analyses ont également mis en évidence que la zone B présente une meilleure autonomie en termes d'offres d'emplois avec 70% d'actifs stables contre 64% dans la zone A.

En faisant l'analyse en lien avec les seuils de mobilité, il est ressorti que les actifs de la zone A ont un effectif plus représentatif de personnes qui ont pu atteindre **le seuil de la mobilité d'investissement** considéré comme étant le plus élevé en termes de diminution du niveau de pénibilité, de stabilité des emplois et de possibilité d'accumulation grâce au niveau des revenus (soit de 7 à 8 \$ USA/j). Certains actifs avaient déjà franchi le seuil de la mobilité d'investissement, mais ils ont régressé suite à des situations imprévues (vol opéré de leur moyen de déplacement, de leur argent et inondation de leur lieu d'habitation). Tous ces enjeux en lien avec la mobilité ont des effets sur le processus d'amélioration des conditions de vie. A cet effet, il s'est dégagé à travers nos résultats que lorsque **nous parlons d'amélioration des conditions de vie, c'est un tout.**

Conformément aux tableaux 6.2, 6.11 et 6.12 ci-dessus, l'amélioration des conditions de vie des populations précaires passe par un processus qui s'articule autour des facteurs qui affectent les stratégies de mobilité adoptées par ces populations dans leur mobilité et ensuite autour des seuils de mobilité dans lesquels évoluent ces populations tel que nous l'avons développé plus haut. Il a donc été nécessaire d'aborder notre analyse sur différentes facettes : type d'activités exercées, stabilité des emplois dans le temps, niveau des revenus, stratégies de mobilité, réseaux sociaux, trajectoires de vie et enfin l'articulation entre facteurs+stratégies+seuils de mobilité.

Conclusion générale

En ouverture de cette conclusion générale et avant de dégager quelques lignes de force de cette thèse, nous pouvons souligner que « ***tout est mobilité*** ». Au-delà des axes et aires de mobilité mentionnés par Alain Bourdin (2002), dont l'association est faite par rapport à tout changement de position dans un espace réel ou virtuel, pouvant être *physique, social, axiologique, culturel, affectif* ou *cognitif*, nous aimerions insister sur le fait que *le créateur de l'univers est lui-même mobile, il n'est pas un Baal fait de mains d'homme et toute sa création est en mouvement*. Dans ce cadre, le système solaire évolue harmonieusement dans un éternel processus de mobilité. *L'origine de la vie humaine* est également le fruit de la mobilité¹⁶⁶, car il faut plusieurs heures de *maturation* que nous qualifions de "*capacitation*" pour la conception d'une vie humaine. Nos travaux ont mis en évidence que cette « ***capacitation*** » est un enjeu fondamental dans le processus de la mobilité.

L'ensemble de nos travaux porte en effet sur un domaine très peu documenté en ce qui concerne le cas spécifique de la mobilité des actifs précaires dans les pays en développement, ce qui a pour conséquence que nous avons eu de nombreuses difficultés à accéder à la littérature scientifique et aux expérimentations recensées. Notre observation sur de nombreux ***pays en développement*** met en évidence que la demande en termes de mobilité croît plus vite que l'offre, et l'équilibre est difficilement atteint pour répondre aux besoins des populations. Il est nécessaire de bien connaître cette demande, comme étant le résultat d'un ensemble de besoins à satisfaire. L'insuffisance de l'offre publique de transport dans une ville comme Ouagadougou a conduit à une croissance des modes individuels de déplacement et particulièrement des modes actifs dont la *marche et le vélo*. Les atouts du vélo sont multiples : faible coût d'acquisition, faible coût d'utilisation, efficacité d'usage pour les distances courtes et moyennes, absences de nuisances environnementales (*qui ne semblent guère être prioritaires dans les villes du Sud*). L'usage de la bicyclette est cependant soumis à des conditions de circulation qui doivent lui être favorables par des aménagements de l'espace de voirie (*pistes cyclables dont le nombre est largement insuffisant dans les villes du Sud*). La variété des situations observées aussi bien dans les villes du Nord que dans celles du Sud montre qu'il n'y a pas de recette transposable telle quelle, d'une ville à l'autre.

Pour faire une montée en généralité et en prenant les grandes évolutions dans la mobilité, la vitesse et la motorisation ont produit des effets négatifs illimités sur l'espace et le temps. Dans la société contemporaine, toutes les tendances vont dans le sens d'une mobilité

¹⁶⁶ Les ovocytes et les spermatozoïdes évoluent dans un milieu de culture favorable à leur survie pour que se produise la vie mais il leur faut plusieurs heures de maturation (on dit "*capacitation*")

toujours plus rapide et cela est généralisé dans les grandes villes africaines. Les populations se déplacent pour tout : pour travailler, pour jouer, pour faire des achats, etc. Nous avons vu que la mobilité est en soit une source d'épanouissement. Nous avons démontré à travers nos analyses que ceux qui se déplacent tirent le mieux profit des ressources urbaines que les sédentaires et les insulaires. Ces actifs mobiles sont plus ouverts à la réalité urbaine. La complexité de nos analyses est cette approche bicéphale qui s'y dégage et qui consiste à aborder la mobilité sociospatiale (*donc géographique dans un axe centre/périphérie marqué par la spatialisation des emplois de proximité/éloignement*) et en même temps occupationnelle par la prise en compte du motif travail dans un modèle espace-temps-activités. Les problèmes qui se dégagent dans nos analyses sont spécifiques aux villes des pays en développement, il s'agit des problèmes dans les aires périurbaines, où se retrouve plus de 60% de la population urbaine (problème d'enclavement de ces populations dans les zones périurbaines), la paupérisation de cette population à cause du sous-emploi, par conséquent généralisation de la précarité face à un pouvoir institutionnel qui est dépassé par les événements et par cette croissance exponentielle des quartiers spontanés dans les zones périphériques. Cette évolution hors contrôle de la ville appelle aujourd'hui à de nouvelles réflexions surtout quand on sait que les villes des pays en développement vont abriter les plus grandes concentrations humaines dans les décennies à venir.

Le côté innovateur de notre problématique est de mettre en exergue le fait que la mobilité reste étroitement liée aux trajectoires de vie. Ceci montre en réalité un processus d'amélioration continue de la qualité de vie d'un actif précaire qui franchit progressivement les seuils de l'autosuffisance et de l'autonomie, de la gestion du temps et de l'amélioration du confort dans le ménage ainsi que dans le cadre bâti. Nous considérons ces aspects qui caractérisent le processus comme étant des indicateurs d'amélioration des conditions de vie qui sont étroitement liés aux différents seuils de mobilité (*mobilité de survie, mobilité de subsistance, mobilité d'épargne et mobilité d'investissement*). Cela implique l'examen des trajectoires de vie des populations cibles, car cette approche permet de dégager à travers des entrevues, les différentes phases qui ont marqué dans le temps, ces trajectoires de vie en termes d'opportunités ou en termes d'imprévus majeur ou accidentel). Le désir de combattre la mobilité et d'encourager l'immobilisme ne reste qu'une illusion, car la mobilité entraîne le changement à tous les niveaux (intellectuel, professionnel, financier, en termes d'insertion dans les réseaux divers, etc.). *La mobilité offre en définitive des chances positives aux individus qui s'y engagent.* Les aspects jadis négatifs dans les villes du Nord, qui étaient attribués à la lenteur et à la sédentarité des modes actifs de déplacement dont la marche et le vélo font désormais ressortir que leur usage devient aujourd'hui « moderne » et en fait plusieurs

adeptes au vu des multiples activités qui sont organisées autour de ces modes de déplacement.

Cependant, les évolutions dans le domaine de la mobilité urbaine des villes du Sud comme Ouagadougou montrent que l'accès à ces modes de déplacements actifs demeure plutôt un enjeu de survie pour les populations très précaires dans cette partie du monde. Eu égard à ce qui précède, la complexité des enjeux de mobilité suscite la mise sur la balance de « la vitesse » d'un côté et « la lenteur » de l'autre. Ensuite, il faut prendre d'un côté « vivre la mobilité comme une expérience divertissante » et de l'autre « vivre la mobilité comme un enjeu de survie ou comme une stratégie pour vivre ». C'est là toute la nuance entre la mobilité des actifs précaires de Ouagadougou et les adeptes des modes actifs dans les villes du Nord où les enjeux sont ailleurs tels que : *les activités physiques récréatives, sportives et touristiques, la mobilité durable, les activités en lien avec la santé et la lutte contre l'obésité, etc.*

La recherche d'une réelle efficacité dans les systèmes de transport implique de dépasser les approches sectorielles et de mieux incorporer la dimension transport dans les politiques urbaines, en intégrant les conditions de mobilité de l'ensemble des populations sans oublier les populations précaires, d'où l'importance du **cadre institutionnel**, qui est essentiel pour atteindre cet objectif du droit à la mobilité pour tous. Le potentiel de choix de mobilité reste ainsi lié à l'intervention prioritaire des pouvoirs publics, par la création des réseaux de transport en commun et de les rendre accessible à l'ensemble des usagers ; et en réduisant la fragmentation spatiale qui est source d'inégalités sociales entre le *centre et la périphérie*.

Dans ce contexte des villes du Sud, **le problème de recherche** que nous avons abordé a été centré sur *les transports actifs et les stratégies d'accès à l'emploi des populations des quartiers périphériques dans les villes africaines : notre cas porte sur la ville de Ouagadougou au Burkina Faso*. A cet égard, notre question générale de recherche a été la suivante : « *Quelles sont les stratégies adoptées par les hommes et les femmes des quartiers périphériques, n'ayant pas à leur disposition un mode de transport individuel motorisé (ou recourant essentiellement au transport actif dont la marche ou le vélo), pour accéder aux lieux d'emplois ? Quels sont les facteurs qui conditionnent ces stratégies et quels en sont les impacts sur les conditions de vie des populations ?* »

Pour faire l'ensemble de nos analyses en lien avec cette question générale de recherche, nous pouvons mentionner que notre travail marque d'une pierre blanche les jalons dans l'évolution de l'analyse des mobilités urbaines dans les villes du Sud où règne la précarité. Ce travail a mis en exergue la manière dont se fait la construction des modes de vie des actifs précaires autour de la problématique de leur mobilité sociospatiale entre les quartiers périphériques, les autres quartiers voisins et les quartiers centraux. Nos analyses ont fait ressortir la manière dont les formes de mobilité interviennent dans un contexte dominé par

l'emploi informel et marqué par plusieurs processus qui s'articulent autour des enjeux de survie. Nos analyses ont été développées sur le modèle des espaces-temps-activités de Hägerstrand. Par ailleurs, nos analyses ont été guidées par la volonté d'interroger des observations à travers une série de questions spécifiques centrées sur : la question des amplitudes des déplacements et leurs effets sur la mobilité, l'apport des réseaux sociaux par l'entraide au sein des populations précaires et leur apport dans les stratégies de mobilité considérées comme des exutoires de survie, les situations imprévues et leurs effets « d'amplificateurs de la pénibilité » et enfin la question des seuils de mobilité qui sont étroitement liés aux stratégies adoptées par les actifs précaires qui sont quant à elles affectées par les facteurs de motilité et par les autres facteurs. Le corolaire entre facteurs/stratégies de mobilité/seuils de mobilité a pour implications des effets d'entraînement sur l'amélioration des conditions de vie des actifs précaires.

Au vu de ce qui précède, l'articulation entre les quatre seuils de mobilité et les niveaux d'amélioration des conditions de vie met en évidence le caractère subjectif que peut avoir cette analyse, car il s'agit d'évaluer dans un premier temps quels sont les biens dont aurait réellement besoin un actif pour considérer une amélioration de sa situation d'où les limites de notre analyse. Cette approche est liée au critère de l'accoutumance qui fait que certaines insuffisances finissent par devenir des habitudes qui constituent une façon de vivre et sur lesquels il n'est pas facile d'apporter une évaluation.

Nous avons fait le choix des objets de nos observations et entrevues sur la base de nos questions spécifiques de recherche en rapport avec la mobilité domicile-travail. Nos questions ont interrogé notamment les liens entre précarisation et faible capacité de mobilité des populations précaires qui font face à des situations inconfortables¹⁶⁷ souvent contre leur gré. Nous pouvons dire que la mobilité des actifs précaires est le résultat d'un ensemble de choix individuels, mais aussi d'une série de facteurs indépendants de leur volonté, dont on ne connaît pas souvent les contraintes qui se présentent en amont, raison pour laquelle nous faisons intervenir des facteurs qui affectent les stratégies de mobilité. Ces facteurs sont de deux ordres : les facteurs de motilité qui sous-entendent un potentiel de capacité de mobilité formulé à travers *l'accessibilité aux lieux d'emplois, les compétences individuelles et l'appréhension des opportunités qui s'offrent aux actifs*. Il y a aussi les autres facteurs qui ont également de fortes implications sur les stratégies de mobilité, il s'agit : *des distances ou amplitudes de déplacements et des emplois exercés, des situations imprévues, des politiques publiques et de l'aspect genre*. Ce dernier facteur met en évidence les aspects discriminatoires qui interviennent dans la mobilité homme/femme dans les villes du Sud. Parmi ces aspects

¹⁶⁷ Par situations inconfortables, nous entendons toutes formes de humiliation, révolte, d'injustice et même de sentiment de rejet qui pèsent sur ces actifs précaires.

figure « la compétence » qui est un enjeu fondamental à l'intégration urbaine. Cette question du genre met également en évidence tous les contours sociaux qui traduisent la faible mobilité des femmes ainsi que les différents enjeux qui se dégagent autour des stratégies de mobilité adoptées par ces dernières. La question du genre a été abordée dans nos différentes analyses de façon transversale ainsi que celle des politiques publiques. Si ces facteurs ne sont ni harmonisés ni maîtrisés, aucune stratégie de mobilité ne peut être efficiente. Cependant, au gré des stratégies adoptées, en cas de leur harmonisation avec ces facteurs susmentionnés, il peut y avoir des évolutions significatives sur l'amélioration des conditions de vie des populations cibles. Nos données mettent plutôt en évidence une régression qui se traduit par les enjeux de survie. *En faisant l'analyse des trajectoires de vie des actifs précaires qui se déplacent à pied ou à vélo jusqu'à l'âge de 40-55 ans, nous nous sommes posés la question de savoir si un actif précaire se retrouve à vélo ou à pied à l'âge de 40-55 ans, serait-ce un échec dans sa vie de se retrouver ainsi dans cette tranche d'âge ?*

Cette question trouve tout son sens quand nous prenons le soin d'analyser chaque trajectoire de vie, et nous réalisons à la suite de nos analyses que le point de départ de plusieurs de ces actifs était déjà très bas¹⁶⁸ et pour remonter la pente c'est très difficile pour plusieurs d'entre eux compte tenu des charges de la famille et vu leur faible niveau de revenus. A ce constat viennent s'ajouter les situations imprévues qui ont souvent annulé les quelques efforts déjà entrepris auparavant par ces derniers.

L'analyse des stratégies adoptées pour la mobilité domicile-travail de ces actifs précaires qui se déplacent à pied ou à vélo en choisissant entre : *l'intermodalité, le recours aux réseaux sociaux, le choix des activités éloignées ou de proximité*, a mis en évidence les modes de recomposition spatiale et l'évolution des pratiques urbaines dans les quartiers périphériques de Ouagadougou. Par ailleurs, l'adoption de la question des stratégies de mobilité a occupé une place centrale dans notre thèse pour prendre en compte le fait que les actifs précaires mettent en œuvre des capacités individuelle et réalisent des arbitrages complexes face à leurs enjeux de survie d'une part et face à leur mobilité d'autre part. Cette notion d'arbitrage consiste à confronter les pratiques effectives dans l'univers du possible des populations précaires. Ces différentes stratégies de mobilité que nous avons mentionnées ci-dessus peuvent être restructurées par une Autorité organisatrice des systèmes de transport, et servir ainsi de cadre d'orientation ou d'outils d'aide à la décision pour promouvoir des politiques publiques dans la mobilité urbaine des populations précaires.

¹⁶⁸ Nous considérons que ces actifs avaient une situation minée d'avance par leur faible niveau de scolarité, ensuite les activités exercées sont peu rentables en termes de revenus, ce qui explique que plusieurs actifs travaillent et n'ont aucune économie à cause des faibles revenus perçus. Ce qu'ils gagnent dans la journée est aussitôt consommé pour les besoins du ménage et à ce rythme, il est difficile de s'acheter un vélo.

Pour rappeler **le but, la nature, l'envergure de notre travail** et faire l'état de l'originalité de nos travaux de recherche, nous pouvons mentionner l'une des particularités de notre thèse qui a été de présenter les modes actifs de déplacements (marche et vélo) qui sont adoptés dans les villes du Nord dans le cadre de la mobilité durable, pour le tourisme ou pour la santé, alors que ces modes constituent pour les villes du Sud, des moyens pour une mobilité de survie, indispensables au processus d'amélioration des conditions de vie des populations précaires. Cette mobilité de survie étant caractérisée par *les indicateurs suivants : la pénibilité, la stabilité des emplois et les niveaux de revenus*. Une des richesses de notre thèse est de soulever un certain nombre de questions en lien avec les populations précaires dans les villes du Sud et qui ne l'avaient pas été jusqu'à présent. Dans ce cadre, nous pouvons ajouter notre **approche méthodologique** qui a combiné des données qualitatives et quantitatives descriptives, avec des approches inductives et déductives pour faire la démonstration de nos hypothèses. Nos matériaux sont issus des enquêtes semi-dirigées et des phases d'observations pour un échantillon de 115 personnes dont la majorité est âgée entre 40 et 55 ans. Nous avons fixé notre horizon d'étude qui couvre de la période de 1960 (*période des indépendances de plusieurs pays de l'Afrique francophone*) jusqu'à nos jours. **La méthode quantitative empirique** nous a servi pour faire le traitement des données et pour faire l'identification des deux zones d'études. Cette analyse zonale a exigé de recourir à l'histoire des mouvements des ménages. En suivant cette approche, nous avons procédé à la collecte des données secondaires issues des enquêtes ménage et des différentes données concernant l'évolution de la ville et des activités lucratives dans l'agglomération de Ouagadougou. Plusieurs informations nous sont parvenues des ministères et des services communaux.

Pour faire nos analyses, **les sujets traités** ont été en lien avec nos questions de recherche. Nous abordons dans un premier temps la question des amplitudes de déplacements dont les trajets les plus longs sont source de désagrément à cause de la pénibilité rencontrée le long des parcours. Cette pénibilité est en lien avec les conditions d'inconfort qui se rapportent : *au manque de pistes cyclables, au manque d'harmonisation des aires circulatoires, aux conditions d'efficacité temporelle des déplacements qui se traduisent par des distances parcourues supérieures¹⁶⁹ aux normes requises¹⁷⁰ en termes d'amplitudes de déplacement*. A cet effet, nous nous sommes fixés comme **premier objectif** d'analyser les impacts liés aux amplitudes de déplacement, sur la mobilité des actifs précaires, pour accéder aux lieux d'emplois (de proximité ou d'éloignement). Il s'agit de montrer la manière dont les distances et les axes de mobilité agissent sur l'accès aux lieux d'emplois. Cette analyse suscite

¹⁶⁹ Les distances parcourues à pied ou à vélo par certains actifs dépassent 20 à 30 km

¹⁷⁰ Selon les normes établies pour la mobilité active, la marche est efficiente pour des déplacements de 1,6 km alors que le vélo l'est pour 6 à 8 km. A Ouagadougou, ces normes sont largement dépassées.

la prise en compte des *distances parcourues, des durées des trajets et des modes de déplacement*.

Malgré ces déplacements inconfortables, les actifs ne désarment pas, mais trouvent des stratégies pour faire face aux différentes contraintes rencontrées. Ils font ainsi des choix en termes de stratégies de mobilité parmi lesquelles : l'intermodalité, le recours aux réseaux sociaux, le choix des activités de proximité ou des activités éloignées. Nous avons qualifié ces stratégies de « **stratégies de survie** » ou « **d'exutoires pour survivre** » parce qu'elles s'appliquent dans un contexte précaire. Par ailleurs, l'engagement des actifs précaires dans une mobilité domicile-travail pour des amplitudes très éloignées est considéré « sous contraintes » parce que cette stratégie est souvent adoptée même si les gains à percevoir sont inférieurs aux coûts générés par le déplacement, raison pour laquelle nous avons qualifié ces déplacements comme étant effectués plutôt dans une logique de survie que d'accumulation. Le choix des activités de proximité est adopté pour ceux dont la capacité de mobilité est faible.

La démarche que nous avons suivie pour répondre à notre première question de recherche a été développée en faisant référence à nos indicateurs de motilité (*Accessibilité, Compétences, Appréhension des opportunités*), et en nous basant sur l'échelle des amplitudes de déplacement qui vont constituer pour nous des outils d'analyse dans une double approche qualitative et quantitative. Les échelles des déplacements de proximité *correspondent de 0 à 1,5 km* et les déplacements pour de courtes distances varient entre *1,5 km à 3 km*, les déplacements dans des espaces intermédiaires entre le proche et l'éloignement sont délimités entre 3 et 5 km. Les amplitudes les plus élevées dépassent le rayon $R > 15$ km en ayant pour centre le bassin résidentiel. Ces échelles traduites par des destinations rapportées aux distances de déplacement nous ont permis d'effectuer une classification des actifs précaires des deux zones d'études. Nous avons effectué nos analyses en faisant le rapprochement entre le mode de déplacement adopté par chaque actif (marche, vélo ou intermodalité), les distances parcourues (déplacements de proximité/éloignés) en fonction des activités exercées. Nos analyses montrent que dans le cas de la ville de Ouagadougou, les choses deviennent plus complexes quand nous prenons en compte le processus d'étalement urbain qui éloigne¹⁷¹ progressivement les plus pauvres vers de nouvelles frontières qui s'étendent de façon illimitée dans les zones périphériques, sachant que les meilleurs emplois sont concentrés dans les quartiers centraux, cela ne fait qu'accroître inévitablement leurs amplitudes de déplacements pour accéder aux lieux d'emplois.

Nos sujets traités interrogent les pratiques d'organisation des activités quotidiennes des populations précaires plus spécifiquement, nous abordons les différentes facettes en lien avec

¹⁷¹ Dans ce processus d'étalement urbain vers la périphérie, la distance face aux emplois situés dans les quartiers centraux s'accroît inexorablement, d'où la nécessité d'avoir une capacité de déplacement adaptée.

l'articulation entre les horizons de mobilité pour accéder aux lieux d'emplois et les modes de déplacement. Les distances de déplacement peuvent varier d'un jour à l'autre et selon les stratégies adoptées et selon les aires circulatoires. C'est le cas des femmes qui font du commerce ambulant de porte-à-porte, elles peuvent effectuer des distances différentes d'un jour à l'autre à la recherche des clients. Les parcours sont par contre harmonisés pour des emplois fixes (exemple les gardiens, ou ceux qui exercent soit dans l'administration soit au sein des sociétés privées).

Nos analyses ont montré que plusieurs actifs effectuent des déplacements très éloignés, soit pour accéder aux lieux d'emplois soit pour rendre visite aux parents qui sont restés au village. Il est évident qu'une mobilité au long cours permet de saisir de multiples opportunités en comparaison avec celui qui se limite à une mobilité de proximité (rayon $R < 1,5$ km), cependant, nous constatons qu'une mobilité qui s'allonge suivant le processus de l'étalement urbain n'est pas forcément un indicateur favorable pour notre population cible. Car cela veut dire qu'au fur et à mesure que les distances grandissent, les facteurs de pénibilité aussi s'amplifient de façon exponentielle. Alors que nous avons émis l'hypothèse que les déplacements éloignés étaient avantageux par le fait qu'ils permettent de saisir les multiples opportunités qui se présentent le long des trajectoires. Une analyse plus fine en rapport avec l'intensité de la mobilité des actifs précaires sur de grandes amplitudes de déplacements nous met face à ce caractère paradoxal des déplacements sur de grandes amplitudes.

Les actifs qui se déplacent à pied en faisant usage de la stratégie d'intermodalité (marche+taxi ou marche+bus) adoptent cette stratégie de façon ponctuelle et non pas de façon permanente à cause de leur budget-transport qui reste fortement limité, c'est ce que nous avons qualifié de « faible pratique de l'intermodalité ». Ce constat est le même pour les deux zones d'études et concerne aussi bien les nouveaux arrivants que les plus anciens dans le quartier. La pratique de l'intermodalité implique des coûts supplémentaires que les populations précaires ne sont pas souvent prêtes à supporter. Cette limitation financière pousse les actifs vers le recours aux réseaux sociaux qui jouent en fin de compte le rôle de « refuges » pour les plus démunis qui peuvent recourir au capital social de ces réseaux. Les visites auprès des membres des réseaux se font majoritairement en fin de semaine et vers la fin du mois. On peut parler d'une forte mobilité les weekends et à la fin du mois pour des motifs hors travail et ceci varie en fonction de la composition des ménages et des lieux de localisation des membres des réseaux de famille et d'amis, dont certains habitent à proximité dans le quartier ou dans le quartier voisin, mais souvent ils sont éparpillés à travers la ville ou bien habitent au village.

A l'issue de nos analyses, nous avons démontré les effets induits par les amplitudes de déplacement sur la mobilité en considérant le genre, l'activité exercée, et le « niveau d'équipement ou capacité de mobilité ». Il en ressort que les femmes sont moins dotées du

point de vue de leur capacité de mobilité et de ce fait, elles sont contraintes à une mobilité de proximité (rayon de mobilité $R < 1,5$ km) ou assujetties à l'hypo-mobilité avec des activités en majorité à domicile dans un rayon ($R = 50$ m).

Pour présenter les résultats en rapport avec notre première question de recherche, il ressort que pour évaluer l'impact de la distance entre le lieu de résidence (*quartiers périphériques*) et le lieu d'emploi (*qui peut être dans le quartier d'habitation, dans les quartiers voisins, dans les quartiers centraux ou éloignés*), sur la mobilité des actifs précaires pour accéder aux emplois (*de proximité/emplois éloignés*), nous avons comparé dans ce contexte, la mobilité des actifs précaires des deux zones pour voir de quelle manière la proximité versus l'éloignement influence les stratégies de mobilité des populations cibles. Notre hypothèse de base est que les actifs qui sont dans la zone A plus proche du centre-ville, sont supposés évoluer dans des amplitudes plus courtes marquées par des déplacements dans le rayon de 5 km par rapport aux quartiers centraux, et ceux de la zone B sont caractérisés selon notre hypothèse à des activités de proximité, mais aussi sur des distances de déplacements très éloignées. Notre analyse comparative entre les deux zones d'études, a montré qu'il y a tout de même un bon nombre d'actifs de la zone A (Pissy) qui évoluent dans de très grandes pendularités. Cela nous montre que la zone A quoique plus proche du centre-ville, avec des déplacements supposés plus concentrés et plus courts par rapport à la zone B, qui est plus éloignée, ne regroupe pas forcément en majorité, des déplacements de proximité par rapport aux quartiers centraux. **Nos analyses ont montré que les deux zones vivent la même intensité en termes de déplacements éloignés.**

La croissance voire la réduction du rayon de mobilité ou de l'amplitude de déplacement, n'est donc pas forcément liée au fait que le bassin résidentiel soit plus rapproché ou non du centre-ville de Ouagadougou qui est le lieu potentiel des emplois. Nos deux zones d'études vivent toutes les deux dans des déplacements d'éloignement, avec évidemment une plus forte intensité pour les actifs de la zone B qui ont un taux d'équipement supérieur par rapport à la zone A. Cela met en évidence le fait que l'amélioration des conditions de vie n'est pas limitative à la proximité par rapport aux quartiers centraux.

En rapport avec ces réseaux sociaux, nous nous sommes fixés un **second objectif** qui consiste à analyser quelle est la contribution des réseaux sociaux dans le processus de mobilité des actifs précaires, issus des quartiers périphériques à Ouagadougou. Dans le cadre de cet objectif, il s'agissait de décrire la dynamique et l'épaisseur des réseaux sociaux et en faire l'analyse, afin d'évaluer leur contribution par rapport aux différents choix stratégiques et par rapport au processus qui accompagne les différents seuils de mobilité. Cette analyse a été faite en prenant en compte l'apport de ces réseaux qui est diversifié et qui peut s'étendre sur le court, moyen et long terme. Dans le cadre méthodologique, il est nécessaire pour nous

d'intégrer les différentes imbrications territoriales tissées entre les populations cibles, avec les familles, les amis et les voisins, qui vivent des logiques sociospatiales au sein des quartiers périphériques. Il est donc nécessaire d'intégrer ces différents réseaux sociaux identifiés dans les deux zones d'études et qui se distinguent en : réseaux de type (*familial, d'amis et de voisinage*), considérés comme étant une source de solidarités considérables. Il y a aussi des réseaux institutionnels par l'État, des réseaux associatifs et de coreligionnaires et enfin des réseaux issus des lieux de fréquentation et des places publiques.

Par ailleurs, **nos résultats** ont mis en évidence les enjeux sur la mobilité sociospatiale des populations précaires dans le cas de la ville de Ouagadougou où les réseaux sociaux sont très actifs et dont la contribution est considérable pour venir en aide aux actifs ayant une faible capacité de mobilité. Nous avons démontré par ailleurs l'importance de ces réseaux sociaux en cas de situations imprévues et nous les avons qualifiés de « refuges » pour les actifs précaires en cas de sinistres. Le recours aux réseaux sociaux permet aux actifs captifs de trouver un appui considérable sous forme de prêt de vélo ou d'accompagnement (réseaux d'amis, de voisinage ou de collègues sont très actifs dans cette forme d'entraide). Les solidarités qui s'effectuent à travers les réseaux sociaux se manifestent également pour l'entraide alimentaire (apport de nourriture par les réseaux de famille, d'amis, de voisinage, associatifs ou de coreligionnaires) ou entraide financière (prêt ou don de ressources financières ou achat d'une ordonnance pour soins médicaux surtout par les réseaux de famille à cause de la solidarité familiale qui s'établit sur des liens forts. Ce soutien familial est plus que naturel et s'effectue sans contre-don en retour). Les différentes formes de contributions issues des réseaux sociaux ne donnent pas l'interprétation comme étant une intrusion dans la vie de l'aidé par l'aidant ni vice versa. Ces contributions sont non marchandes et se font de façon instinctive entre populations précaires et font de tous ces réseaux une ressource primordiale pour ces populations précaires. A travers nos analyses, nous avons mis en évidence l'importance des réseaux d'amis et de voisinage dont la contribution est aussi consistance et voire parfois supérieure à celle issue des réseaux de famille, c'est pourquoi nous avons intégré ces réseaux d'amis et de voisinage dans le groupe des principaux réseaux non seulement en termes logistique et pratique, mais aussi du pont de vue moral et affectif. Ces principaux réseaux regroupent : les réseaux de famille, d'amis et de voisinage. Aussi la fréquence et l'intensité des visites au sein de ces principaux réseaux en font des formes de loisirs ou de divertissement au cours desquels les membres de la famille, des amis ou des voisins se retrouvent pour parler de tout et de rien.

Nous avons centré nos analyses essentiellement sur le motif travail qui est le plus structurant du quotidien des actifs précaires, à cet effet, nous avons fait abstraction de la mobilité résidentielle. D'autres articulations sont explorées dans notre thèse, il s'agit des stratégies internes au sein des ménages. La présentation des principaux résultats en rapport

avec *la deuxième question de recherche sur les réseaux sociaux fait ressortir le fait que les réseaux d'amis et de voisinage, quoique marqués par des liens faibles, se révèlent finalement déterminants par leur contribution dans les stratégies de mobilité et d'entraide en cas de situations imprévues.* Cela se traduit par le fait que les personnes avec lesquelles nous sommes moins liés évoluent dans des cercles différents, si bien qu'elles possèdent des informations qui nous sont inconnues. Le fait de tisser de bonnes relations avec ces personnes nous permet d'accéder à certaines informations dans la recherche de l'emploi par exemple. Ces réseaux secondaires voient leur intensité s'accroître par l'effet de proximité qui favorise l'amitié et les liens de voisinage. A cet égard, certaines relations tissées dans ces réseaux d'amis et de voisinage peuvent devenir aussi fortes que les liens issus des réseaux primaires de famille. *Un actif qui parvient à saisir toutes les opportunités issues des réseaux sociaux qui l'entourent peut sortir harmonieusement de cet univers de la précarité, à condition de savoir saisir les multiples occasions qui se présentent. Eu égard à ce qui précède, nos analyses montrent qu'à travers les réseaux sociaux un actif précaire peut sortir de la précarité ou de la mobilité de survie et franchir le processus qui conduit à la mobilité de subsistance, à l'épargne et à l'investissement, tout est question d'accéder au bon réseau et au bon moment.*

Nos résultats ont montré que la forte augmentation des amplitudes de déplacements est liée non seulement à l'accès aux emplois, mais aussi aux engagements en lien avec les réseaux sociaux de famille. Il s'avère que les actifs qui travaillent en ville tout en demeurant dans les quartiers périphériques soutiennent aussi la famille au village. Après avoir rencontré les populations cibles, *notre hypothèse de base qui repose sur l'importance et l'intensité des liens de solidarité qui existent dans les quartiers périphériques à partir des réseaux d'amis et de voisinages a été confirmée grâce à l'accès au capital social ou aux ressources des individus à travers ces réseaux*, où compte le degré de confiance établi entre les individus, et non pas seulement la proximité familiale. Nos analyses ont montré également le fait que ce ne sont pas seulement les liens forts de parenté (*constitués par le réseau principal*) qui sont les seuls à produire un apport considérable. Il ressort que la durée de la contribution des réseaux sociaux dans le temps varie selon le type de réseau et selon le type d'aide qui est apportée. La source de l'aide peut être diversifiée et la durée est souvent plus longue pour les aides en provenance des réseaux de familles, celle-ci peut s'étaler sur plusieurs années jusqu'à ce que la personne soit autonome et ait par exemple les moyens de se procurer un moyen de déplacement.

Les quelques particularités qui se sont dégagées de nos zones d'études ont mis en évidence la prédominance du réseau principal de famille dans la zone A avec un taux de 90% et la prédominance du réseau principal d'amis et de voisinage pour la zone B avec un taux de 93%. Le croisement de nos données entre les deux zones, a fait ressortir que la zone B qui est plus loin du centre-ville reste caractérisée par des liens de solidarité plus forts au niveau des

réseaux d'amis et de voisinage. Partant du fait que les regroupements des populations dans les quartiers périphériques se font par origine soit spatiale (*regroupement des populations en provenance d'une même province ou d'un même village*) soit linguistique (*regroupement des populations qui parlent la même langue*). Cette particularité a donné aux quartiers périphériques une certaine coloration culturelle qui laisse son empreinte sur les trajectoires de vie des populations cibles et même sur l'épaisseur des relations au sein des réseaux sociaux. Ces particularités en termes de regroupement ont des effets sur les stratégies basées sur l'appui des réseaux sociaux de famille, d'amis, de voisinage et associatifs qui assurent le rôle de « **refuge ou d'exutoires** » aussi bien pour la mobilité que lors des situations imprévues. L'apport de ces réseaux est diversifié et peut s'étendre sur le court, moyen et long terme

Les apports sont variables entre apports d'argent, nourriture, visite, hébergement et emploi. Par contre, le réseau d'amis et de voisinage avoisine comprend essentiellement le soutien d'aide pour trouver du travail ainsi que les apports de nourriture, visites, hébergement (*les apports en argent sont limités dans ce réseau*). Les réseaux associatifs sont très présents à cause des ONG « Croix Rouge » et « PAM¹⁷² » dont la contribution a eu l'effet d'une bouffée d'oxygène, malheureusement leur intervention a été fortement limitée dans le temps. Après le réseau associatif par les ONG, le quatrième réseau actif dans la zone A est le réseau des coreligionnaires dont le soutien est diversifié. Les réseaux les plus faibles dans la zone sont les réseaux institutionnels (Etat ou pouvoirs publics) et réseaux des entreprises ainsi que ceux issus des lieux de fréquentation qui sont presque inexistants pour notre échantillonnage. Nous souhaitons clôturer cette analyse des réseaux sociaux entre les deux zones par un questionnaire qui consiste à comprendre pourquoi la dominance du réseau de famille en zone A et du réseau d'amis et de voisinage en zone B ?

Cette forte intensité des réseaux hors famille dans la zone B nous mène vers une proposition de réponse. Alors que plusieurs auteurs considèrent que le maillon faible de ces réseaux est constitué par la précarité, nous trouvons cependant à l'issue de nos analyses que *la précarité reste comme un ciment communautaire de ces populations précaires*, c'est ce qui se dégage de la situation de la zone B ou le ciment communautaire est renforcé à travers les liens de solidarité, d'entraide et par la compréhension mutuelle au sein des populations. Ces liens se développent dans le temps et demeurent une source de cohésion sociale dans les quartiers périphériques de Ouagadougou. Notre réponse est tout de même nuancée sur cette question, car l'origine des personnes, la forte concentration des familles dans un même secteur de la ville et l'épaisseur des relations au sein des réseaux sociaux déterminent la prédominance de tel ou tel type de réseau. Le fait que le réseau de famille soit le plus mobilisé en zone A peut être sûrement lié à une forte concentration des membres de mêmes familles,

¹⁷² Programme Alimentaire Mondial (PAM)

alors que dans la zone B, nous avons une plus grande diversité des populations. Il s'est dégagé à travers nos analyses que l'origine des populations vient influencer la constitution des réseaux sociaux. Cette question des réseaux sociaux a mis en évidence que même si des quartiers sont à distances différentes du centre, avec des éléments similaires, la composition des réseaux mobilisés peut constituer des sources de différenciation. Notre angle d'entrée ayant été l'emploi des actifs précaires face à leur mobilité domicile-travail, notre thèse apporte une originalité dans la question du secteur informel et dans les stratégies des actifs précaires pour accéder aux lieux d'emplois.

En faisant l'analyse des trajectoires de vie des personnes interviewées, *la notion de compétence* intervient comme étant un facteur fondamental à l'intégration urbaine. Les personnes qui ne parviennent pas à tirer profit des réseaux sociaux par leur isolement individuel vivent une auto-limitation, car ils ne peuvent avoir une bonne *appréhension des enjeux et des opportunités que procurent les différents réseaux par exemple* en termes d'emplois. *A cet effet il s'est dégagé de nos analyses qu'une bonne maîtrise des réseaux sociaux qui sont à la portée d'un actif précaire constitue une compétence non négligeable dont dépend la vie quotidienne de ces populations dans les quartiers périphériques de Ouagadougou.* Cette maîtrise des réseaux sociaux est importante au même titre que se déplacer et de s'orienter dans l'espace urbain, qui sont des facteurs de motilité les plus en vue. Cette maîtrise des réseaux sociaux favorise une meilleure anticipation ou projection de soi dans l'espace urbain. Une des limites qui ressort de nos analyses en rapport avec notre population cible est liée aux facteurs culturels qui agissent sur ces populations précaires à travers l'ensemble de leur expérience de vie. Le changement de milieu de vie entre le village et la capitale Ouagadougou a des effets d'entraînement entre les repères culturels en lien avec la vie au village et le référentiel urbain qui suscite de nouvelles interactions sociales.

Nous avons abordé notre question spécifique qui porte sur les situations imprévues et par elle, **notre troisième objectif** qui consiste à analyser comment ces situations imprévues affectent la mobilité des actifs précaires. Il s'est dégagé que toute situation imprévue qui vient déstabiliser les moyens de survie enfonce les actifs un peu plus dans la précarité. Il s'est agi de faire l'évaluation des trajectoires de vie, des causes et obstacles générés par les imprévus qui peuvent être en rapport avec le cadre familial (*perte du mari, perte d'un membre de la famille*), le cadre bâti ou bassin résidentiel (*les incendies ou inondations du lieu d'habitation*), le moyen de déplacement (*vol survenu sur le vélo ou la moto*), sur le moyen de production (*vol de la charrette, de l'âne, des outils de travail, etc.*) ou sur le lieu d'activité (*vol de la marchandise dans la boutique, dans l'atelier, dans le magasin de vente, etc.*). D'autres situations constituent des imprévues telles que *les guerres civiles*. Nos analyses ont mis en évidence le fait que certaines situations comme le vol du vélo ou de la moto, la perte du mari ou d'un membre de la

famille sont de situations qui affectent directement la mobilité alors que d'autres situations telles que les sinistres peuvent avoir des effets directement sur le bassin résidentiel, mais la mobilité est également affectée indirectement. Nous avons qualifié ces situations imprévues comme étant « des amplificateurs de la pénibilité ou des amplificateurs de la précarité ».

Dans le cadre des effets induits suite aux stratégies adoptées par les populations cibles, nous nous sommes fixés comme **quatrième objectif** d'analyser la manière dont ces stratégies permettent l'amélioration des conditions de vie des ménages en termes d'autonomie de la mobilité, autosuffisance et : gestion du temps, niveau de revenus et amélioration du cadre bâti et des équipements au sein des ménages. Cet objectif consiste à identifier les stratégies adoptées par chaque actif précaire entre : intermodalité, réseaux sociaux, emplois de proximité/éloignement et définir quels sont les effets induits suite aux stratégies adoptées sur l'amélioration de la qualité de vie du ménage. Il s'agit d'identifier l'efficacité globale¹⁷³ des stratégies adoptées par les actifs précaires, pour identifier celles qui favorisent le mieux une meilleure gestion du temps et une stabilité familiale ; et ensuite d'évaluer la manière dont ces stratégies permettent de parcourir les quatre seuils de mobilité, *dont la mobilité de survie, la mobilité de subsistance, la mobilité d'épargne, et la mobilité d'investissement*. Cet objectif ne peut être atteint qu'à la suite d'une harmonisation entre l'ensemble des indicateurs qui affectent la mobilité et les stratégies adoptées. Nous nous sommes positionnés dans cette analyse sur les stratégies de mobilité et sur les enjeux en lien avec le secteur informel.

Nos observations montrent que la notion de « stratégie » renvoie à un objectif plus global et situé à plus long terme cependant, les différentes stratégies adoptées par les actifs précaires dans nos deux zones d'études ne sont pas forcément adoptées avec une perspective de rentabilité, car ces déplacements s'effectuent même dans des conditions de rendement négatif¹⁷⁴. Il est ressorti de nos analyses le fait que les stratégies susmentionnées et adoptées par notre population cible, ne visent pas forcément une minimisation des distances ce qui correspondrait à une optimisation des espaces/temps, et ne visent pas non plus une réduction des coûts de mobilité qui correspondrait à la recherche de l'efficacité en termes de rapport avantage/coûts dans l'approche espaces/temps/activités

Nos analyses ont conduit à observer des arbitrages selon le type d'emplois d'exercé, qu'il soit de nuit ou de jour, de proximité ou d'éloignement, car d'autres contraintes induites viennent peser sur le ménage selon que nous avons un ménage monoactif (dont un seul membre travaille), bi-actif (l'époux et l'épouse travaillent) ou multi-actif (l'époux, l'épouse et un ou plusieurs enfants travaillent). 25% des ménages de notre échantillonnage sont mono-actifs,

¹⁷³ La notion d'efficacité globale recouvre le fait qu'une stratégie entraîne un ensemble d'effets dont le but est de maximiser les améliorations dans les conditions de vie des populations précaires.

¹⁷⁴ La notion de rendement négatif est liée au fait que les actifs précaires effectuent des déplacements de survie même si les coûts générés par le déplacement effectué sont supérieurs aux gains éventuels espérés ou perçus.

60% est composé de ménages bi-actifs et 15% de ménages multi-actifs. En prenant en compte leurs trajectoires de vie, nous constatons un faible niveau d'alphabétisation de notre population cible, ce qui a des implications au niveau des compétences urbaines nécessaires à la mobilité et pour avoir de meilleurs emplois. Cela explique les raisons de la concentration de la précarité au sein de ces ménages.

En termes de gestion du temps, les effets induits par le temps passé hors du foyer sur la vie des ménages, cela est ressenti particulièrement sur la vie des enfants de façon quasi automatique. Si nous prenons un couple dont l'époux est gardien travaillant la nuit et l'épouse fait du commerce au marché ou autre activité hors du foyer pendant le jour, ce couple ne se voit pratiquement pas et quand l'époux arrive le matin à domicile après une nuit de travail, il souhaite se reposer et n'a pratiquement pas le temps pour s'occuper des enfants. Dans cette situation l'épouse est contrainte d'exercer son activité à domicile pour combiner son temps de commerce avec le temps requis pour les travaux ménagers. L'autre difficulté que nous avons rencontrée a été de connaître avec précision les revenus des ménages, car certains actifs voulaient cacher leurs revenus, certains voulaient même cacher qu'ils ont un vélo, mais nous avons pu décoder ces biais à travers des questions croisées lors de nos interviews en faisant de questions de rappel. La généralisation de notre méthode sur toute l'étendue de la ville ou l'applicabilité à d'autres villes similaires demande une vérification et un ajustement des indicateurs, compte tenu de la forte hétérogénéité des couches sociales à travers l'étendue d'un quartier, d'un arrondissement ou à l'échelle de la ville dans son ensemble.

La mobilité est reconnue pour ses vertus innombrables pour conduire vers plus de liberté, d'émancipation, de prospérité et de développement (*par le processus d'accumulation progressif*). A cet effet nous pensons que **nos résultats** incitent dans une certaine mesure, à revoir la manière dont on se représente le processus de précarisation sur les modes de vie des actifs précaires. L'actif précaire est loin de ressembler à *l'homo aeconomicus*¹⁷⁵ qui préfère ce qui est confortable et économique, à ce qui est peu commode et coûteux et ceci dans l'absolu. Le long de nos analyses, il ressort que l'actif précaire ne peut pas avoir ce même positionnement que *l'homo aeconomicus*, car l'ensemble de nos résultats montre des implications qui dépendent de ses capacités individuelles *telles que l'accessibilité en termes de capacité de mobilité, ses compétences et l'appréhension des opportunités* ont majoritairement des implications qui lui sont plus ou moins imposées. Par exemple, *l'accessibilité en termes*

¹⁷⁵ *L'Homo aeconomicus* (homme économique en latin, par imitation des dénominations employées en biologie) est une représentation théorique du comportement de l'être humain, qui est à la base du modèle issu de l'Ecole néoclassique en économie. On la trouve chez Vilfredo Pareto en 1906, Les caractéristiques attribuées à l'homme économique le définissent comme étant rationnel, c'est-à-dire qu'il a des préférences et qu'il peut ordonner. S'il préfère les pommes aux poires et aussi les poires aux bananes, alors il préférera les pommes aux bananes. C'est la transitivité (mathématiques). Il est capable de maximiser sa satisfaction en utilisant au mieux ses ressources : il maximisera son utilité (et non pas son profit). La notion d'utilité s'assimile fréquemment en économie à la notion de bien-être. Ainsi la somme des utilités des individus d'une société est considérée comme le bien-être social. Par ailleurs, il sait analyser et anticiper le mieux possible la situation et les événements du monde qui l'entoure afin de prendre les décisions permettant cette maximisation (source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Homo_%C5%93conomicus)

d'accès aux infrastructures et aux réseaux de transports publics dépend fortement des politiques publiques qui sont mises en œuvre. Les distances de déplacement et la disponibilité des emplois dépendent également des politiques publiques et du dispositif qui est mis en place dans le cadre de l'insertion professionnelle. Les situations imprévues sont quant à elles liées aux cas de vol du moyen de déplacement, soit aux enjeux en lien avec des conflits à l'échelle nationale ou internationale. Ces situations imprévues peuvent aussi être en lien avec des enjeux économiques voire environnementaux qui viennent affecter les stratégies de mobilité.

La situation des actifs, qui n'ont aucun moyen de déplacement est éprouvante et pour sortir de l'impasse, ils déploient des stratégies. Il reste tout de même évident que l'Etat doit apporter sa contribution et des solutions à long terme. Nos interviews n'ont pas pu s'étendre au-delà des acteurs engagés dans la mobilité (*les actifs précaires*), il serait souhaitable d'étendre cette analyse jusqu'au niveau des autorités en charge de la gouvernance et qui devraient mettre en place, l'ensemble de la mécanique favorable à la réduction de la pauvreté urbaine dans les quartiers périphériques. ***L'amélioration de la qualité de vie des actifs passe par leur insertion professionnelle entre les quartiers périphériques et les quartiers centraux***, et cette insertion dont les formes peuvent varier d'un lieu à un autre (création d'emplois locaux pour favorisant l'accès aux ressources financières, procéder à de prêts pour l'acquisition de moyens de déplacement (*vélo et moto*), l'intégration des modes actifs dans le système de transport urbain par la réalisation des pistes cyclables. Cela passe par la réalisation d'un plan des transports actifs et une planification des pistes cyclables sécurisées. Ces mesures permettent de désenclaver les quartiers périphériques et d'harmoniser l'intermodalité entre les modes alternatifs (*marche et vélo*) avec les transports collectifs (*bûs et taxi*), pour une meilleure accessibilité vers les quartiers centraux. Tout cela ne peut être réalisé sans l'appui des réseaux institutionnels et c'est pourquoi la pertinence sociale de notre thèse consiste à mettre à la disposition des pouvoirs publics et des planificateurs urbains, les outils d'aide à la décision qui peuvent être formulés sous forme de recommandations issues de nos résultats, afin d'améliorer les conditions de vie des populations précaires dans les quartiers périphériques à Ouagadougou.

Nous avons recherché la ***validité interne et externe*** des différentes stratégies et des différents modes de fonctionnement des réseaux sociaux en termes de transférabilité. Des écueils ont cependant été évités afin de ne pas constituer des biais dans le contenu des entrevues. D'autres problèmes étaient plutôt reliés à l'âge des populations cibles, à cause des imprécisions éventuelles sur les dates qui nous étaient données de façon verbale. Pour éviter ces biais par rapport à l'âge, nous avons demandé à chaque informateur de nous fournir une pièce d'identité, ou un document d'état civil, ce qu'ils exécutaient sans trop de complication. Les différentes informations recueillies sont issues des pratiques vécues que les populations ont bien voulu nous exprimer lors des entretiens. Le faible niveau d'éducation des populations n'a

pas été un frein lors de notre collecte de données, grâce aux interprètes qui étaient bien intégrées dans le milieu de la zone d'études.

Mignot (2001) souligne dans son étude de la mobilité des pauvres, que la satisfaction d'une personne peut difficilement être appréhendée dans ses fondements objectifs étant donné que ses préférences peuvent s'être adaptées à sa situation, ou qu'à l'inverse ses aspirations soient déconnectées de tout besoin tangible. Dans ce cadre, Bourdieu (1994) confirme que le discours devient ainsi une somme de signes à interpréter. Nous avons eu à faire cet exercice d'interprétation de chaque discours et par rapport à cet aspect, les informateurs étaient souvent accompagnés d'un proche qui corrigeait en cas d'erreur de langage ou d'oubli. Cette approche n'était pas non plus sécurisante, car dans le cas des femmes interviewées, il arrivait que l'époux empêche à son épouse de dévoiler certaines réalités concernant la situation de leur ménage. Ce dernier réagissait et cherchait à étouffer la femme de livrer certaines informations.

Les limites de nos travaux de recherche résultent de ce qui précède et peuvent être situées au niveau de l'évaluation du niveau de satisfaction à l'issue d'une stratégie adoptée, car une personne peut bien s'adapter à sa situation et demeurer insensible à tout besoin tangible de changement. Par ailleurs, la difficulté de connaître avec précision les différentes sources de revenus peut apporter des biais dans l'évaluation de nos travaux. A cet effet, la généralisation de notre méthode sur toute l'étendue de la ville ou l'applicabilité à d'autres villes similaires demande des ajustements, compte tenu de la forte hétérogénéité des couches sociales à travers l'étendue d'un quartier, d'un arrondissement ou à l'échelle de la ville dans son ensemble.

Au terme de ce travail, nous nous trouvons donc face à plusieurs questions parmi lesquelles nous avons les temporalités et les mobilités familiales qui sont peu étudiées, mais sont de plus en plus centrales dans la vie des familles. Compte tenu de ces différents enjeux mis en relief, il nous semble que plusieurs perspectives devraient être développées en rapport avec ces sujets. Dans cette approche, **les recommandations que nous souhaitons faire et/ou les pistes de recherche à venir sur le ou les mêmes sujets** peuvent être formulées ci-dessous.

Nous avons fait ressortir la question du potentiel de mobilité des populations précaires et nous avons vu combien c'est une ressource centrale dans la vie quotidienne, et cela demande de plus en plus de l'ingéniosité dans les combinaisons d'activités dans l'espace et le temps et dans l'harmonisation des combinaisons de stratégies avec l'ensemble des facteurs qui affectent la mobilité. De cette harmonisation dépend l'amélioration des conditions de vie des populations précaires. Ce thème ne fait l'objet que de très peu de travaux de recherches et il serait vivement souhaitable de l'approfondir.

La mobilité dans le cas des villes du Sud suppose la prise en compte de multiples échelles qui participent à l'amélioration de l'accessibilité aux emplois qui sont en majorité dans

le secteur informel. Dans ce cadre, quelques mesures peuvent être envisagées par les pouvoirs publics tels que développer l'emploi local. Cette densification des emplois locaux dans les quartiers périphériques permet de redynamiser le tissu économique et social local et de rapprocher les emplois aux captifs précaires. L'enjeu principal dans une ville comme Ouagadougou est non seulement la création d'emplois, encore faudra-t-il que ces emplois soient accessibles.

Par ailleurs, le fait qu'une grande partie des villes du Sud comme Ouagadougou échappe au contrôle de l'Etat occasionne la faillite de l'urbanisation et des limitations dans la planification de la mobilité urbaine. Face à cette défaillance des pouvoirs publics, plusieurs systèmes de transports artisanaux ont fait surface. Des études sont nécessaires pour analyser comment aider ce système de transport artisanal à se régénérer dans une perspective de durabilité. Ce secteur informel tel que nous l'avons démontré, a été envahi par plusieurs non-professionnels du secteur des transports qui ont du faire leur entrée dans ce secteur des transports tels que : des fonctionnaires, des policiers, des hommes politiques, des religieux, etc. Ces non professionnels ont fait de ce secteur plus un enjeu politique et financier qu'un réel enjeu de transport. Le volet institutionnel et l'action publique dans le domaine de la mobilité urbaine mettent en évidence le besoin de disposer de données précises sur la qualité des accessibilités. Il s'agit en d'autres termes d'identifier les apports institutionnels dans le potentiel de mobilité des ménages précaires.

Le domaine des stratégies de mobilité a été exploré par quelques auteurs dans le cadre des villes du Sud, des approfondissements sont encore nécessaires pour mettre en évidence la question de la pénibilité en lien avec la mobilité urbaine dans cette partie du monde. Par ailleurs, il est nécessaire d'approfondir la question des interfaces entre les modes de déplacements actifs (marche et vélo) en rapport avec le processus de développement urbain, qu'on peut articuler au processus de métropolisation dans des villes du Sud. Dans nos analyses, nous avons dû recourir aux articulations entre les facteurs qui affectent les stratégies de mobilité ; ensuite nous avons fait l'articulation entre les stratégies et les seuils de mobilité, puis l'articulation entre les seuils de mobilité et l'amélioration des conditions de vie des populations précaires. Ces articulations nécessitent dans une certaine mesure des approfondissements pour en évaluer les effets induits dans d'autres contextes.

Appendice A

A.1 BILAN DES INTERVIEWS A PISSY (Zone – A)

Dates	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Revenu moyen (F.cfa/j ou F.cfa/M)	Autres sources éventuelles de revenus	Stratégies de localisation des lieux d'emplois		Type de Mobilité			Analyse du milieu de vie		
								Emplois de proximité	Emplois éloignés	Mode de déplacement	Distances maximums de déplacements	Pratique de l'intermodalité	Période d'arrivée dans le quartier	Qualité de l'habitat	Nombre de personnes à charge
28/03/2010 03/04/2010	P01	10h12 10h56	46	M	Chauffeur gardien	20.000 F/mois Pas d'économie	Soutien des enfants qui travaillent		Oui	vélo	15 à 20 km		1995	20 toles	7 pers.
	P02														
03/04/2010	P03	11h15 12h10	40	F	Vend l'eau depuis 10 ans	00,00 Fcfa économie		Oui		vélo	0 à 8 km		1993	20 toles	9 pers.
05/04/2010	P04	09h30 10h32	55	M	gardiennage	25.000 F/mois	L'épouse vend l'eau		Oui	Vélo 25 ans	3 à 20 km		2005	20 toles	16 pers.
05/04/2010	P05	10h45 11h35	62	M	couturier	Gardiennage 4000 à 5000 F/mois	L'épouse vend l'eau		Oui	Vélo 1968	8 à 15 km		1994	2x 18 toles	8 pers.
05/04/2010	P06	11h45 12h19	34	M	commerçant	7500 à 10000 F/mois	L'épouse fait commerce	Oui		Vélo 2004	0 à 3 km		2005	8 toles	6 pers.
11/04/2010	P07	15h20 16h20	55	F	Commerçant e vend bouillie	00,00 Fcfa économie	Les parents et les voisins	Oui		marche	0 à 3 km		1996	16 toles	6 pers.
11/04/2010	P08	16h28 17h10	48	M	Chauffeur de taxi	1000 F/jour			oui	vélo	3 à 11 km	Oui	2000	10 toles	3 pers.
11/04/2010	P09	17h18 18h20	40	F	Femme de ménage dans bureaux	10.000 F/mois	L'épouse est tailleur et 2 fils travaillent		Oui	Vélo 2000	3 à 10 km		1995	1x20 toles et 1x8 toles	10 pers.
17/04/2010	P10	09h33 10h10	48	F	Coiffeuse à domicile depuis 3 ans	400 à 600 F/jour	L'épouse est maçon	Oui		marche	3 à 11 km	Oui	1993	16 toles	12 pers.
17/04/2010	P11	10h17 11h00	55	M	Gardiennage depuis 1982	15.000 à 20.000 F/mois	2 fils travaillent	Oui		Vélo 1986	2 à 8 km			16 toles	11 pers.

Dates	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Revenu moyen (F.cfa/j ou F.cfa/M)	Autres sources éventuelles de revenus	Stratégies de localisation des lieux d'emplois		Type de Mobilité			Analyse du milieu de vie		
								Emplois de proximité	Emplois éloignés	Mode de déplacement	Distances maximums	Pratique de l'intermodalité	Période d'arrivée dans le quartier	Qualité de l'habitat	Nombre de personnes à charge
17/04/2010	P12	11h02 11h30	50	F	dolitière	10.000 F/mois	L'époux est retraité	Oui		vélo	2 à 8 km	Oui	1993	20 toles	8 pers.
17/04/2010	P13	11h38 12h08	49	M	charretier	15.000 à 20.000 F/mois	L'épouse fait le tissage	Oui		Vélo 1991	0 à 3 km		1993	16 toles	4 pers.
17/04/2010	P14	12h10 12h45	40	F	Tissage depuis 1 an	00,00 Fcfa économie	L'époux est charretier		Oui	Vélo 2003	3 à 25 km		1993	16 toles	4 pers.
18/04/2010	P15	15h50 16h52	57	M	Manœuvre aide maçon	00,00 Fcfa économie	La famille, amis et voisins		Oui	Vélo 2005	12 à 20 km		1993	16 toles	9 pers.
18/04/2010	P16	17h17 18h05	56	M	Tissage des paniers	750 à 1000 F/jour		Oui pour travail	Oui pour vente	Vélo 1997	1 à 6 km & 11 à 15 km		1999	16 toles	4 pers.
18/04/2010	P17	18h05 18h40	43	F	Balayeuse des rues urbaines	12.500 à 15.000 F/mois	ONG 6000 F/mois & tontine	Oui pour commerce	Oui pour nettoyage	vélo	1 à 3 km & 3 à 12 km		1999	16 toles	4 pers.
13/05/2010	P18	11h40 12h04	42	M	Gardien depuis 15 ans	25.000 à 30.000 F/mois	ONG 9000 F/mois & tontine		Oui	Vélo 2007	1,5 à 25 km	Oui	2000	20 toles	8 pers.
13/05/2010	P19	12h06 12h28	40	F	Commerce vend bois	00,00 Fcfa économie	Eglise ADD et famille	Oui		marche	0 à 3 km		2002	16 toles	4 pers.
13/05/2010	P20	13h03 13h48	42	M	Charretier vend sable	1500 à 3000 F/jour	Famille, voisins et Mosquée	Oui		Vélo 2006	0 à 3 km		1990	16 toles	7 pers.
13/05/2010	P21	13h48 14h07	40	M	gardien	28.000 F/mois			Oui	Vélo/moto 2010	5 à 15 km		1999	20 toles	4 pers.
13/05/2010	P22	14h23 15h00	50	F	Vend l'eau	Bénéfice de 1500 à 2000 F/mois	ONG 9000 F/mois & famille	Oui		Marche	0 à 3 km		1994	2x 18 toles	8 pers.
29/05/2010	P23	17h15 18h05	36	M	Association de jardinage au quartier	30.000 F/mois	Tontine 10.000x15 =1.500.000 Francs ; ONG 8000 F/mois	Oui pour travail dans le quartier	Oui pour visite	Vélo/Moto en panne	0 à 3 km & 3 à 15 km	Oui	1992	14 toles	4 pers.
30/05/2010	P24	15h44 16h16	58	F	Agriculture & Vend du	500 F/jour	Les enfants qui	Oui		Vélo 1998	0 à 3 km		1992	16 toles	6 pers.

Dates	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Revenu moyen (F.cfa/j ou F.cfa/M)	Autres sources éventuelles de revenus	Stratégies de localisation des lieux d'emplois		Type de Mobilité				Analyse du milieu de vie		
								Emplois de proximité	Emplois éloignés	Mode de déplacement	Distances maximums	Pratique de l'intermodalité	Période d'arrivée dans le quartier	Qualité de l'habitat	Nombre de personnes à charge	
					bois		travaillent et ONG 9000 F/mois									
30/05/2010	P25	16h26 16h55	40	F	Vend du savon	500 F/jour	Epoux gardien/ Mécanique ; ONG 9000 F/mois	Oui	Oui visite 25 km	Marche depuis 2006	0 à 3 km		2000	16 toles	5 pers.	
01/06/2010	P26	09h25 10h04	54	F	Agriculture	00,00 Fcfa économie	Les enfants qui travaillent et ONG 9000 F/mois	Oui		Vélo depuis 2000	0 à 6 km		2000	1x18 toles& 1x16 toles	9 pers.	
01/06/2010	P27	10h29 11h05	44	F	Commerce	250 à 500 F/jour	Le mari vend le bois ONG 7500 F/mois	Oui		Vélo 2010	0 à 6 km		2005	18 toles	5 pers.	
04/06/2010	P28	10h44 11h28	42	M	Maçon	2000 F/jour	ONG 9000 F/mois & famille + amis		Oui	Marche 2007	10 à 30 km		1995	16 toles	6 pers.	
04/06/2010	P29	12h01 12h24	40	F	Vente matériaux de construction		Voisins et famille	Oui		Marche	0 à 3 km		2006	10 toles	7 pers.	
04/06/2010	P30	12h24 12h46	52	F	Vend arachides	00,00 Fcfa économie	Mari au chômage		Oui	Vélo 2005	8 à 28 km		2005	12 toles	6 pers.	
04/06/2010	P31	12h46 13h10	53	F	Vente matériaux de construction	250 à 500 F/jour	famille	Oui		Marche	0 à 3 km	Oui usage du bus	2001	10 toles		
04/06/2010	P32	13h14 13h44	40	F	Vend l'eau	00,00 Fcfa économie	Mari charretier ONG 7500 F/mois & tontine	Oui		Vélo 2000	0 à 5 km	Oui taxi	1996	16 toles	5 pers.	
04/06/2010	P33	13h44 14h13	40	M	Charretier 2002	10.000 F/mois	ONG 7500 F/mois		Oui	Marche	0 à 11 km	Oui taxi	1996	16 toles	5 pers.	

Dates	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Revenu moyen (F.cfa/j ou F.cfa/M)	Autres sources éventuelles de revenus	Stratégies de localisation des lieux d'emplois		Type de Mobilité			Analyse du milieu de vie		
								Emplois de proximité	Emplois éloignés	Mode de déplacement	Distances maximums	Pratique de l'intermodalité	Période d'arrivée dans le quartier	Qualité de l'habitat	Nombre de personnes à charge
04/06/2010	P34	14h13 14h33	52	F	Vend de la soupe	00,00 Fcfa/économie	Le 1 ^{er} garçon travaille ONG 9000 F/mois	Oui		Marche	0 à 8 km		2004	20 toles	6 pers.
04/06/2010	P35	14h37 15h09	48	M	Vend grillades de viande	30.000 F/mois	Voisins et amis & famille, l'épouse vend le sable		Oui	Marche	15 à 20 km	Oui taxi	1997	16 toles	7 pers.
04/06/2010	P36	15h24 15h48	52	F	Vend des galettes et gâteaux	500 à 1000 F/jour	Famille, voisins et amis & ONG 9000 F/mois		Oui	Marche	15 à 20 km	Oui taxi	1998	16 toles	12 pers.
06/06/2010	P37	15h50 16h30	74	M	Chef couturier de la zone d'études	00,00 Fcfa économie	Population et famille	Oui		Vélo	0 à 9 km		Depuis 74 ans	20 toles	10 pers.
06/06/2010	P38	16h48 17h45	60	M	Couturier	30.000 F/mois	famille & ONG 9000 F/mois & Eglise	Oui		Vélo 1991	0 à 3 km	Oui taxi occasionnel	1991	18 toles	7 pers.
06/06/2010	P39	18h04 18h24	48	F	Commerçant	500 à 1000 F/jour & bénéfice de 200 à 300 F/jour	famille & ONG 9000 F/mois & Eglise	Oui		Marche	0 à 9 km	Oui taxi	1991	18 toles	7 pers.
06/06/2010	P40	18h27 18h49	41	F	Educatrice préscolaire Compassion	9000 F/mois	famille & ONG Compassion 15000 F/mois & Eglise	Oui		Marche	0 à 10 km	Oui taxi	1999	30 toles	4 pers.
20/06/2010	P41	16h27 17h20	40	M	Commerçant reconverti dans la maçonnerie	00,00 Fcfa économie	Voisins et amis	Oui		Marche depuis 1999	0 à 3 km		1992	14 toles	5 pers.

Dates	Numéro Anonyme	Heures des entretiens	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Revenu moyen (F.cfa/j ou F.cfa/M)	Autres sources éventuelles de revenus	Stratégies de localisation des lieux d'emplois		Type de Mobilité			Analyse du milieu de vie		
								Emplois de proximité	Emplois éloignés	Mode de déplacement	Distances maximums de déplacement	Pratique de l'intermodalité	Période d'arrivée dans le quartier	Qualité de l'habitat	Nombre de personnes à charge
20/06/2010	P42	18h04 18h45	48	M	Machiniste	500 à 1000 F/jour & bénéfice de 200 à 300 F/jour		Oui pour travail	Oui pour visites	Vélo	3 à 7 km & 7-15		1998	16 toles	7 pers.
25/06/2010	P43	16h18 17h11	46	M	Ouvrier peintre maçon	25.000 à 60.000 F/mois	Amis & famille	Oui pour travail	Oui pour visites	Marche depuis 2000	6 à 9 km et 11 à 25 km		1998	10 toles	7 pers.
25/06/2010	P44	17h39 18h30	43	M	Manœuvre	5.000 à 25.000 F/mois	Amis & famille		Oui pour travail	Marche 2005	10 à 15 km	Oui	1996	8 toles	1 pers.
25/06/2010	P45	17h39 19h02	50	M	gardiennage	25.000 F/mois	famille		Oui	Marche 2004	12à 13 km	Oui taxi	1998	20 toles	7 pers.
27/06/2010	P46	15h20 16h04	56	M	Couturier au marché	3.000 F/jour 20.000 F/mois	Amis , voisins & famille			Marche	0 à 3 km & 8-10	Oui bus	2002	10 toles	7 pers.
27/06/2010	P47	16h16 17h00	45	M	gardiennage	20.000 F/mois	ONG 6000 F/mois & famille + amis	Oui		Vélo 1990	2 à 5 km		2002	8 toles	4 pers.
27/06/2010	P48	17h21 17h59	62	M	gardiennage	25.000 F/mois	L'Eglise		Oui	Vélo 1981	15 à 20 km/jour		1991	16 toles	5 pers.
27/06/2010	P49	18h09 18h28	34	F	Cuisinière	15.000 F/mois	L'Eglise &ONG 4500 F/mois	Oui pour travail	Oui pour visites	Marche + taxi	0 à 1,5 & 10 à 12 km	Oui	1990	16 toles	3 pers.
04/07/2010	P50	16h45 17h36	40	M	Manœuvre maçon	20.000 F/mois pas d'économie	Amis ,			Marche depuis 3 ans	20 à 25 km		2005	8 toles	3 pers.
04/07/2010	P51	18h08 18h45	40	M	Couture	30.000 F/mois OK économie	Mme 750 à 1000 F/mois mendicité	Après 1997	Avant 1997	Marche Depuis 1997	15 km & 0 à 3 km		1997	16 toles	6 pers.

A.2 BILAN DES INTERVIEWS A DASSASGO (Zone – B)

Dates	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Revenu moyen (F.cfa/j ou F.cfa par mois)	Autres sources éventuelles de revenus	Stratégies de localisation des lieux d'emplois		Type de Mobilité				Analyse du milieu de vie		
								Emplois de proximité	Emplois éloignés	Mode de déplacement	Distances maximum de déplacement	Pratique de l'intermodalité	Période d'arrivée dans le quartier	Qualité de l'habitat	Nombre de personnes à charge	
17/07/2010	D01	10h30 11h10	58	M	gardien	10.000 Fcfa/mois			Oui	Vélo/marche 20 ans	10 à 15 km	Non	2001	2 cases 8 toles	10 pers.	
17/07/2010	D02	11h19 12h11	53	M	gardien	25.000 Fcfa/mois	et vend l'eau en barrique		Oui	marche 1988-2001, vélo en 2001	10 à 15 km	Oui en inter-urbain	2004	Pas de case, il loue	3 pers.	
17/07/2010	D03	13h35 13h50	43	M	Manœuvre gardien	1000 à 1500/jour		Oui		marche	6 à 8 km		2000	10 toles	5 pers.	
17/07/2010	D04	13h50 14h05	45	M	Manœuvre gardien	30.000 Fcfa/mois			Oui	Vélo 6 ans	8 à 15 km		2000	20 toles	8 pers.	
17/07/2010	D05	14h05 14h20	46	M	Manœuvre Maçon	1000 à 1500/jour			Oui	marche	8 à 10 km		2000	10 toles	4 pers.	
17/07/2010	D06	13h20 14h35	42	M	Maçon	5000 Fcfa économie			Oui	Vélo 5 ans	10 à 30 km		2001	10 toles	4 pers.	
17/07/2010	D07	13h35 14h50	47	M	Maçon	00,00 Fcfa économie	ONG : 7500 Fcfa/mois		Oui	Vélo 20 ans	15 à 20 km		2001	14 toles	7 pers.	
17/07/2010	D08	14h50 15h05	39	M	Manœuvre	00,00 Fcfa économie			Oui	Vélo 8 ans	15 km/jour		2000	16 toles	4 pers.	
17/07/2010	D09	15h05 15h20	45	M	Manœuvre blanchisse ur	1000 à 1500/jour			Oui	Vélo 28 ans	3 à 5 km		2003	18 toles	7 pers.	
17/07/2010	D10	15h20 15h35	40	M	gardien	20.000 Fcfa/mois		Oui		Vélo 4 ans	3 à 7 km		2002	10 toles	4 pers.	
17/04/2010	D11	15h35 16h00	24	F	Aide Restaurant	300 à 400 Fcfa/jour	ONG : 4500 Fcfa/mois	Oui		marche	0 à 2 km		2005		3 pers.	
18/07/2010	D12	16h58 17h39	31	F	commerce	30.000 Fcfa/mois		Oui		Marche de 13 ans Taxi/Bus	0 à 7 km 15 à 20 km	Oui	1998	16 toles	6 pers.	
18/07/2010	D13	17h56	55	M	gardien	20.000	ONG : 4500	Oui		Marche	0 à 3 km		1998	12	7 pers.	

Dates	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Revenu moyen (F.cfa/j ou F.cfa par mois)	Autres sources éventuelles de revenus	Stratégies de localisation des lieux d'emplois		Type de Mobilité			Analyse du milieu de vie		
								Emplois de proximité	Emplois éloignés	Mode de déplacement	Distances maximum de déplacement	Pratique de l'intermodalité	Période d'arrivée dans le quartier	Qualité de l'habitat	Nombre de personnes à charge
		18h35				Fcfa/mois	Fcfa/mois			<1999, et Vélo 11 ans				tôles	
18/07/2010	D14	18h35 18h55	45	F	commerce	15.000 Fcfa/mois		Oui		Marche taxi	0 à 1,5 km SI > 1,5 km	Oui	1998	12 tôles	7 pers.
24/07/2010	D15	10h25 10h53	34	F	Elevage des porcs	7.000 Fcfa/mois			Oui	Vélo 5 ans	8 à 20 km		2006	16 tôles	
24/07/2010	D16	11h01 11h27	46	F	Vend le dollot & soupe	300 à 500 Fcfa/jour		Oui		Marche /taxi Vélo 4 ans	0 à 8 km	Oui	2000	2 cases 10 tôles	6 pers.
24/07/2010	D17	11h30 12h05	57	F	commerce	00,00 Fcfa économie	ONG : 9000 Fcfa :mois	Oui		Marche /taxi	0 à 8 km	Oui	1995	16 tôles	6 pers.
24/07/2010	D18	12h15 12h39	52	M	Manœuvre	1000 à 1500 Fcfa/jour			Oui	Vélo 8 ans	9 à 20 km		1996	16 tôles	6 pers.
24/07/2010	D19	12h40 13h15	49	M	gardienn	15.000 Fcfa/mois	Cireur de chaussures 3000/mois	Oui		Vélo 10 ans	2 à 6 km		1995	20 tôles	3 pers.
24/07/2010	D20	13h23 13h46	55	M	Manœuvre Vend des briques	500 à 1500 Fcfa/jour			Oui	Vélo 29 ans	7 à 20 km		1995	20 tôles	7 pers.
24/07/2010	D21	13h46 14h09	52	M	Commerce de légumes	500 à 1500 Fcfa/jour	ONG : 9000 Fcfa/mois		Oui	Vélo/ moto	45 km			10 tôles	7 pers.
24/07/2010	D22	14h09 14h32	41	M	Vend la viande	2000 à 2500 Fcfa/jour	ONG : 9000 Fcfa/mois		Oui	Vélo 18 ans	3 à 10 km		1994	10 tôles	6 pers.
24/07/2010	D23	14h32 14h56	51	M	Elevage des porcs	6000 Fcfa économie		Oui		Vélo 9 ans	3 à 15 km		1995	20 tôles	6 pers.
24/07/2010	D24	15h11 15h53	42	M	Vend la viande & brochette	2000 à 2500 Fcfa/jour	ONG : 9000 Fcfa/mois		Oui	Vélo 2 ans	5 à 20 km		2002	16 tôles	6 pers.
05/08/2010	D25	09h20 09h45	43	F	Vend le bois		ONG : 9000 Fcfa/mois	Oui		Marche	8 à 10 km	Oui		16 tôles	8 pers.
05/08/2010	D26	09h45 10h10	42	F	Vend l'eau et le bois			Oui		Vélo 2009	15 à 20 km			10 tôles	6 pers.

Dates	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Revenu moyen (F.cfa/j ou F.cfa par mois)	Autres sources éventuelles de revenus	Stratégies de localisation des lieux d'emplois		Type de Mobilité			Analyse du milieu de vie			
								Emplois de proximité	Emplois éloignés	Mode de déplacement	Distances maximum de déplacement	Pratique de l'intermodalité	Période d'arrivée dans le quartier	Qualité de l'habitat	Nombre de personnes à charge	
05/08/2010	D27	10h10 10h35	41	F	Commerce		ONG : 9000 Fcfa/mois			Vélo	10 à 20 km			16 toles	7 pers.	
05/08/2010	D28	10h35 11h00	39	F	Vente bouillie					Vélo	15 à 20 km			20 toles	7 pers.	
05/08/2010	D29	11h13 11h38	41	F	blanchisseuse	500 à 550 F/jour		Oui		Marche	12 à 15 km	Oui	2005	8 toles	9 pers.	
05/08/2010	D30	11h38 12h03	47	F	Vente nourriture	300 à 500 F/jour	Nettoyage des voiries 14000/mois			Vélo 2004	15 à 30 km	Oui	2004	10 toles	5 pers.	
05/08/2010	D31	12h03 12h28	40	F	Vente d'eau	500 à 750 F/jour				Vélo / Marche 2007	12 à 15 km	Oui	1996	14 toles	8 pers.	
05/08/2010	D32	12h28 12h53	42	F	Vente d'eau	500 à 1000 F/jour				Marche de 2003			1987	10 toles	7 pers.	
05/08/2010	D33	13h10 13h25	57	M	gardien					Vélo	15 à 20 km		2003	20 toles	4 pers.	
05/08/2010	D34	13h25 13h40	43	M	Vente de pièces détachées					Vélo 2000	10 à 20 km		2007	10 toles	6 pers.	
05/08/2010	D35	13h40 13h55	43	M	gardien		ONG : 9000 Fcfa/mois	Oui		Vélo 1988	7 à 20 km		1989	10 toles	7 pers.	
05/08/2010	D36	13h55 14h10	45	M	Guérisseur traditionnelle					Vélo 2003	40 à 60 km		1995	16 toles	5 pers.	
05/08/2010	D37	14h42 15h07	45	F	commerce	300 à 500 f/jour				Marche	10 à 12 km	Oui	2000	10 toles	8 pers.	
05/08/2010	D38	15h07 15h32	47	F	commerce	1000 à 1500 f/jour				Marche	10 à 12 km	oui	2000	18 toles	6 pers.	
05/08/2010	D39	15h32 15h57	48	F	Tissage	Economie de 6000/Mois				Marche	10 à 12 km	oui		20 toles	6 pers.	
05/08/2010	D40	15h57 16h25	48	F	commerce					Marche	10 à 12 km	oui	1995	20 toles	9 pers.	
06/08/2010	D41	11h19 11h52	42	F	commerce	30.000 Fcfa/mois				Vélo	7 à 20 km	Oui	2004	20 toles	6 pers.	
06/08/2010	D42	11h52 12h25	48	F	commerce	125 à 200 f/jour	ONG : 9000 Fcfa/mois			Marche depuis 1990	2 à 20 km	Oui	2000	16 toles	7 pers.	

Dates	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Revenu moyen (F.cfa/j ou F.cfa par mois)	Autres sources éventuelles de revenus	Stratégies de localisation des lieux d'emplois		Type de Mobilité			Analyse du milieu de vie		
								Emplois de proximité	Emplois éloignés	Mode de déplacement	Distances maximum de déplacement	Pratique de l'intermodalité	Période d'arrivée dans le quartier	Qualité de l'habitat	Nombre de personnes de charge
06/08/2010	D43	12h25 12h58	41	F	Vend l'eau	Economie de 1000/Mois	ONG : 9000 Fcfa/mois	Oui		Marche ne sait pas aller à vélo	0 à 3 km	Oui	1996	16 toles	7 pers.
06/08/2010	D44	12h58 13h30	63	F	commerce	Economie de 2000 à 2500/Mois	ONG : 9000 Fcfa/mois			Marche depuis 2004	3 à 20 km		1995	10 toles	6 pers.
06/08/2010	D45	13h40 14h05	47	M	Gardien	17.000 F/mois	ONG : 9000 Fcfa/mois			Marche depuis 1 an	12 à 15 km	Oui	2004		6 pers.
06/08/2010	D46	14h05 14h30	52	M	Gardien depuis 10 ans	20.000 F/mois				Vélo depuis 2005	7 à 13 km	Oui	2001		6 pers.
06/08/2010	D47	14h30 14h55	57	M	Gardien depuis 12-13 ans	20.000 F/mois	2000 à 2500 F/jours + ONG : 7500 Fcfa/mois			Vélo 1995	7 à 8 km		1998	10 toles	5 pers.
06/08/2010	D48	15h03 15h30	41	F	commerce	Economie de 3000/Mois				Vélo 2009	10 à 12 km		1990	16 toles	9 pers.
06/08/2010	D49	15h30 16h00	45	F	Nettoyage bureaux	7.500 F/mois	ONG : 9000 Fcfa/mois			Marche depuis 1991	20 km			10 Toles	5 pers
09/08/2010	D50	11h30 11h53	44	M	Gardien	25.000 F/mois			Oui	Marche	12 à 20 km	Oui	2002	8 toles	célibat
09/08/2010	D51	11h53 12h16	42	M	Manœuvre construction 1000 à 1500 F/j	Economie 35 à 40000 F/mois		Oui		Marche (jamais eu de vélo)	1 à 3 km 8 à 12 km	Oui	2006		célibat
09/08/2010	D52	12h16 12h39	46	M	Maçon 3500 F/jour	Economie 15 à 20000 F/mois		Oui		Marche depuis 1995	0 à 3 km		1998	8 toles	
09/08/2010	D53	12h39 13h02	68	M	Chômage Economie 0			Oui		Marche	0 à 3 km		2004	12 toles	7 pers.
09/08/2010	D54	13h02 13h25	52	M	Maçon 1500 à	Economie 0	ONG : 9000 Fcfa/mois	Oui		Marche depuis 2000	0 à 9 km		2003	16 toles	7 pers.

Dates	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Revenu moyen (F.cfa/j ou F.cfa par mois)	Autres sources éventuelles de revenus	Stratégies de localisation des lieux d'emplois		Type de Mobilité			Analyse du milieu de vie			
								Emplois de proximité	Emplois éloignés	Mode de déplacement	Distances maximum de déplacement	Pratique de l'intermodalité	Période d'arrivée dans le quartier	Qualité de l'habitat	Nombre de personnes à charge	
09/08/2010	D55	13h25	45	M	2500 F/j Réparation TV	750 à 100 F/jour		Oui		Marche	0 à 3 km	Oui	1997	14 toles	5 pers.	
09/08/2010	D56	13h45 14h25	49	F	Vend le bois	750 à 100 F/jour		Oui		Vélo 2006	0 à 8 km	Oui	2000	16 toles	6 pers.	
09/08/2010	D57	14h25 14h50	46	F	Tissage et nettoyage	Economie 0			Oui	Vélo	17 à 20 km	Oui	2006	10 toles	3 pers.	
09/08/2010	D58	14h50 15h20	43	F	Vend l'eau	Economie 0		Oui		Marche	0 à 9 km	Oui	1998	16 toles	5 pers.	
09/08/2010	D59	15h20 15h50	45	F	Vend dollo et soupe	1750 F/mois		Oui		Marche	0 à 15 km	Oui	1997	20 toles	7 pers.	
09/08/2010	D60	15h50 16h25	43	F	Vend l'eau et tissage	175 à 225 F/mois			Oui	Vélo	12 à 20 km		1995	40 toles	5 pers.	
10/08/2010	D61	10h52 11h25	43	F	Collecte d'ordures	8000 à 9000 F/mois Economie 2500F/mois		Oui		Vélo 2006	0 à 3 km	Oui		10 toles	6 pers.	
10/08/2010	D62	11h25 11h55	47	F	Fait du nettoyage	Economie 0		Oui		Vélo 2006	0 à 3 km	Oui	1995	8 toles	4 pers.	
10/08/2010	D63	11h55 12h25	45	F	Cultivatrice vend sable	Economie 0		Oui		Vélo 2003	0 à 7 km			8 toles	5 pers.	
10/08/2010	D64	12h25 13h00	51	F	Vend du sable	Economie 0		Oui		Marche	0 à 1 km	Oui		10 toles	5 pers.	

Appendice B

B.1 Durée des entretiens réalisées à Pissy (Zone A)

Dates des entretiens	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Durée (Min)
28/03/2010	P01	15h15 16h20	46	M	Chauffeur	65
03/04/2010	P02	10h12 10h56	66	M	gardien	44
03/04/2010	P03	11h15 12h10	40	F	Vend l'eau depuis 10 ans	55
05/04/2010	P04	09h30 10h32	55	M	gardien	62
05/04/2010	P05	10h45 11h35	62	M	couturier	50
05/04/2010	P06	11h45 12h19	34	M	commerçant	34
11/04/2010	P07	15h20 16h20	55	F	Commerçante vend bouillie	60
11/04/2010	P08	16h28 17h10	48	M	Chauffeur de taxi	42
11/04/2010	P09	17h18 18h20	40	F	Femme de ménage dans bureaux	62
17/04/2010	P10	09h33 10h10	48	F	Coiffeuse à domicile depuis 3 ans	37
17/04/2010	P11	10h17 11h00	55	M	Gardien depuis 1982	43
17/04/2010	P12	11h00 11h30	50	F	dolotière	30
17/04/2010	P13	11h38 12h08	49	M	charretier	30
17/04/2010	P14	12h10 12h45	40	F	Tissage depuis 1 an	35
18/04/2010	P15	15h50 16h52	57	M	Manœuvre aide maçon	62
18/04/2010	P16	17h17 18h05	56	M	Tissage des paniers	48
18/04/2010	P17	18h05 18h40	43	F	Balayeuse des rues urbaines	35
13/05/2010	P18	11h40 12h10	42	M	Gardien depuis 15 ans	30

Dates des entretiens	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Durée (Min)
13/05/2010	P19	12h10 12h40	40	F	Commerce vend bois	30
13/05/2010	P20	13h40 14h48	42	M	Charretier vend sable	68
13/05/2010	P21	14h48 15h28	40	M	gardienn	40
13/05/2010	P22	15h28 14h00	50	F	Vend l'eau	32
29/05/2010	P23	17h15 18h05	36	M	Association de jardinage au quartier	50
30/05/2010	P24	15h44 16h16	58	F	Agriculture & Vend du bois	32
30/05/2010	P25	16h26 16h56	40	F	Vend du savon	30
01/06/2010	P26	09h25 10h04	54	F	Agriculture	39
01/06/2010	P27	10h29 11h05	44	F	Commerce	36
04/06/2010	P28	10h44 11h28	42	M	Maçon	44
04/06/2010	P29	11h30 12h24	40	F	Vente matériaux de construction	54
04/06/2010	P30	12h24 13h06	52	F	Vend arachides	42
04/06/2010	P31	13h06 13h40	53	F	Vente matériaux de construction	34
04/06/2010	P32	14h14 14h44	40	F	Vend l'eau	30
04/06/2010	P33	13h44 14h14	40	M	Charretier 2002	30
04/06/2010	P34	14h14 14h45	52	F	Vend de la soupe	31
04/06/2010	P35	14h45 15h19	48	M	Vend grillades de viande	34
04/06/2010	P36	15h24 16h08	52	F	Vend des galettes et gâteaux	44
06/06/2010	P37	16h10 16h40	74	M	Chef couturier de la zone d'études	30
06/06/2010	P38	16h48 17h45	60	M	Couturier	57
06/06/2010	P39	18h04 18h40	48	F	Commerçante	36
06/06/2010	P40	18h47 19h19	41	F	Educatrice préscolaire Compassion	32

Dates des entrevues	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Durée (Min)
20/06/2010	P41	16h27 17h20	40	M	Commerçant reconverti dans la maçonnerie	53
20/06/2010	P42	18h04 18h45	48	M	Machiniste	41
25/06/2010	P43	16h18 17h11	46	M	Ouvrier peintre maçon	53
25/06/2010	P44	17h39 18h30	43	M	Manœuvre	51
25/06/2010	P45	18h39 19h12	50	M	gardiennage	33
27/06/2010	P46	15h20 16h04	56	M	Couturier au marché	44
27/06/2010	P47	16h16 17h00	45	M	gardiennage	44
27/06/2010	P48	17h21 17h59	62	M	gardiennage	38
27/06/2010	P49	18h09 18h48	34	F	Cuisinière	39
04/07/2010	P50	16h45 17h36	40	M	Manœuvre maçon	51
04/07/2010	P51	18h08 18h45	40	M	Couture	37
Total				M = 1308 min F = 855 min	M = 60% F = 40%	2163 min

B.2 Durée des entrevues réalisées à Dassasgo (Zone B)

Dates des interviews	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Durée (Min)
17/07/2010	D01	10h30 11h10	58	M	gardien	40
17/07/2010	D02	11h19 12h11	53	M	gardien	52
17/07/2010	D03	13h35 14h10	43	M	Manœuvre	35
17/07/2010	D04	14h10 14h55	45	M	gardien	45
17/07/2010	D05	14h55 15h28	46	M	Manœuvre	33
17/07/2010	D06	15h28 16h15	42	M	Maçon	47
17/07/2010	D07	16h35 17h10	47	M	Maçon	35
17/07/2010	D08	17h10 17h45	39	M	Manœuvre	35
17/07/2010	D09	17h55 18h30	45	M	Manœuvre blanchisseur	35
17/07/2010	D10	18h30 19h15	40	M	gardien	45
18/04/2010	D11	15h35 16h10	24	F	Aide Restaurant	35
18/07/2010	D12	16h18 16h50	31	F	commerce	32
18/07/2010	D13	17h06 17h45	55	M	gardien	39
18/07/2010	D14	17h55 18h35	45	F	commerce	40
24/07/2010	D15	10h15 10h53	34	F	Elevage des porcs	38
24/07/2010	D16	11h01 11h37	46	F	Vend le dolloït & soupe	36
24/07/2010	D17	11h40 12h25	57	F	commerce	45
24/07/2010	D18	12h25 13h09	52	M	Manœuvre	44
24/07/2010	D19	13h10 13h45	49	M	gardien	35
24/07/2010	D20	13h48 14h46	55	M	Manœuvre Vend des briques	58
24/07/2010	D21	13h46 14h19	52	M	Commerce de légumes	33

Dates des interviews	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Durée (Min)
24/07/2010	D22	14h09 14h42	41	M	Vend la viande	33
24/07/2010	D23	14h42 15h26	51	M	Elevage des porcs	44
24/07/2010	D24	15h31 16h13	42	M	Vend la viande & brochette	42
05/08/2010	D25	09h20 09h55	43	F	Vend le bois	35
05/08/2010	D26	09h55 10h25	42	F	Vend l'eau et le bois	30
05/08/2010	D27	10h30 11h15	41	F	Commerce	45
05/08/2010	D28	11h25 11h58	39	F	Vend bouillie	33
05/08/2010	D29	12h13 12h48	41	F	blanchisseuse	35
05/08/2010	D30	12h58 13h33	47	F	Vente nourriture	35
05/08/2010	D31	13h43 14h28	40	F	Vente d'eau	45
05/08/2010	D32	14h28 13h03	42	F	Vente d'eau	35
05/08/2010	D33	13h10 13h45	57	M	gardien	35
05/08/2010	D34	13h55 14h40	43	M	Vente de pièces détachées	45
05/08/2010	D35	14h40 15h35	43	M	gardien	55
05/08/2010	D36	14h45 15h18	45	M	Guérisseur traditionnel	33
05/08/2010	D37	15h22 16h07	45	F	commerce	45
05/08/2010	D38	16h07 16h42	47	F	commerce	35
05/08/2010	D39	16h45 17h27	48	F	Tissage	42
05/08/2010	D40	17h37 16h25	48	F	commerce	48
06/08/2010	D41	11h19 11h52	42	F	commerce	33
06/08/2010	D42	11h52 12h25	48	F	commerce	33
06/08/2010	D43	12h25 12h58	41	F	Vend l'eau	33

Dates des interviews	Numéro Anonyme	Heures des interviews	âge (ans)	sexe M/F	Type d'activités exercées	Durée (Min)
06/08/2010	D44	12h58 13h30	63	F	commerce	32
06/08/2010	D45	13h40 14h15	47	M	Gardien	35
06/08/2010	D46	14h15 14h55	52	M	Gardien depuis 10 ans	40
06/08/2010	D47	15h00 15h35	57	M	Gardien depuis 12-13 ans	35
06/08/2010	D48	15h38 16h10	41	F	commerce	32
06/08/2010	D49	16h30 17h10	45	F	Nettoyage bureaux	40
09/08/2010	D50	11h20 11h53	44	M	Gardien	33
09/08/2010	D51	11h53 12h36	42	M	Manœuvre construction 1000 à 1500 F/j	43
09/08/2010	D52	12h36 13h19	46	M	Maçon 3500 F/jour	43
09/08/2010	D53	13h19 13h52	68	M	Chômage Economie 0	33
09/08/2010	D54	13h52 14h25	52	M	Maçon 1500 à 2500 F/j	33
09/08/2010	D55	14h25 13h55	45	M	Réparateur TV	30
09/08/2010	D56	13h57 14h29	49	F	Vend le bois	32
09/08/2010	D57	14h29 14h50	46	F	Tissage et nettoyage	39
09/08/2010	D58	14h50 15h20	43	F	Vend l'eau	30
09/08/2010	D59	15h20 15h50	45	F	Vend dolo et soupe	30
09/08/2010	D60	15h50 16h25	43	F	Vend l'eau et tissage	35
10/08/2010	D61	10h52 11h25	43	F	Collecte d'ordures	33
10/08/2010	D62	11h25 11h55	47	F	Fait du nettoyage	30
10/08/2010	D63	11h55 12h25	45	F	Cultivatrice vend sable	30
10/08/2010	D64	12h25 13h00	51	F	Vend du sable	35
Total				M = 1223 min F = 1186 min	M = 51% F = 49%	2409 min

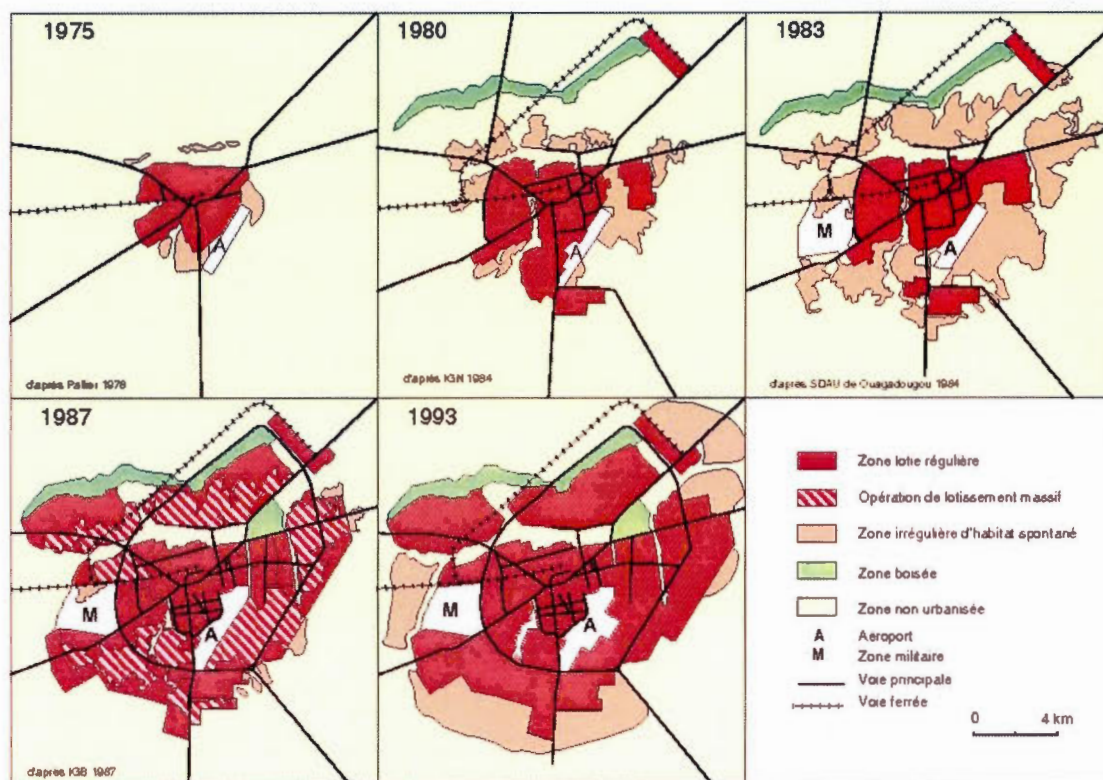
B.3 Les relevés de l'échantillon des flux de mobilité active dans la zone de Pissy

Zone d'étude I, secteur 17-18 localisée à Pissy				
Horaire	Hommes		Femmes	
	15-40	> 40	15-40	> 40
06h00 à 06h15	Marche : 2 1 charrette traction animale avec 1 garçon	Marche : 2 6h05, 1 H > 40 va avec 1 barrique à l'eau ;	Marche : 10	Marche : 0
06h15 à 06h30	Vélo : 50	Vélo : 14	Vélo : 11	Vélo : 4
06h30 à 06h45	Marche : 6 Les jeunes sont plus rapides que les vieux	Marche : 2 1 motocycliste remorque 1 vélo ; 1 commerçant va avec 1 table sur le vélo ; 1 tricycle avec 1h>40 ans	Marche : 8	Marche : 3 1 F avec 1 barrique ; 1 F qui pousse son vélo.
06h45 à 07h00	Vélo : 57	Vélo : 22	Vélo : 15	Vélo : 4
07h00 à 07h15	Marche : 8 1 charrette traction animale avec 1 garçon ;	Marche : 4 1 H avec 1 barrique ; 1 charrette avec 1 H.	Marche : 17	Marche : 2
07h15 à 07h30	Vélo : 61	Vélo : 34	Vélo : 15	Vélo : 4
07h30 à 07h45	Marche : 17	Marche : 5	Marche : 9 1 femme voilée	Marche : 4
07h45 à 08h00	Vélo : 71	Vélo : 46	Vélo : 19	Vélo : 10
Total	Marche : 18	Marche : 1	Marche : 11	Marche : 9
	Vélo : 90	Vélo : 66	Vélo : 31	Vélo : 14
	Marche : 16 1 charrette traction animale avec 1 garçon ;	Marche 4 2 H à pied poussent 1 vélo et 1 moto ;	Marche : 9	Marche : 5 1 F avec 1 barrique ;
	Vélo : 65	Vélo : 24	Vélo : 24	Vélo : 13
	Marche : 15 1 charrette traction animale avec 1 garçon.	Marche : 5 1 tricycle ;	Marche : 9	Marche : 6 1 F avec 1 barrique.
	Vélo : 34	Vélo : 29	Vélo : 11	Vélo : 5
	Marche : 13	Marche : 5	Marche : 10	Marche : 7
	Vélo : 53	Vélo : 20	Vélo : 33	Vélo : 11
	Marche : 89	Marche : 28	Marche : 81	Marche : 36
	Vélo : 447	Vélo : 236	Vélo : 142	Vélo : 60
Total selon le genre	Marche : 117 Vélo : 683		Marche : 117 Vélo : 202	

Enquête effectuée par l'auteur le 05 juillet 2010 à Ouagadougou

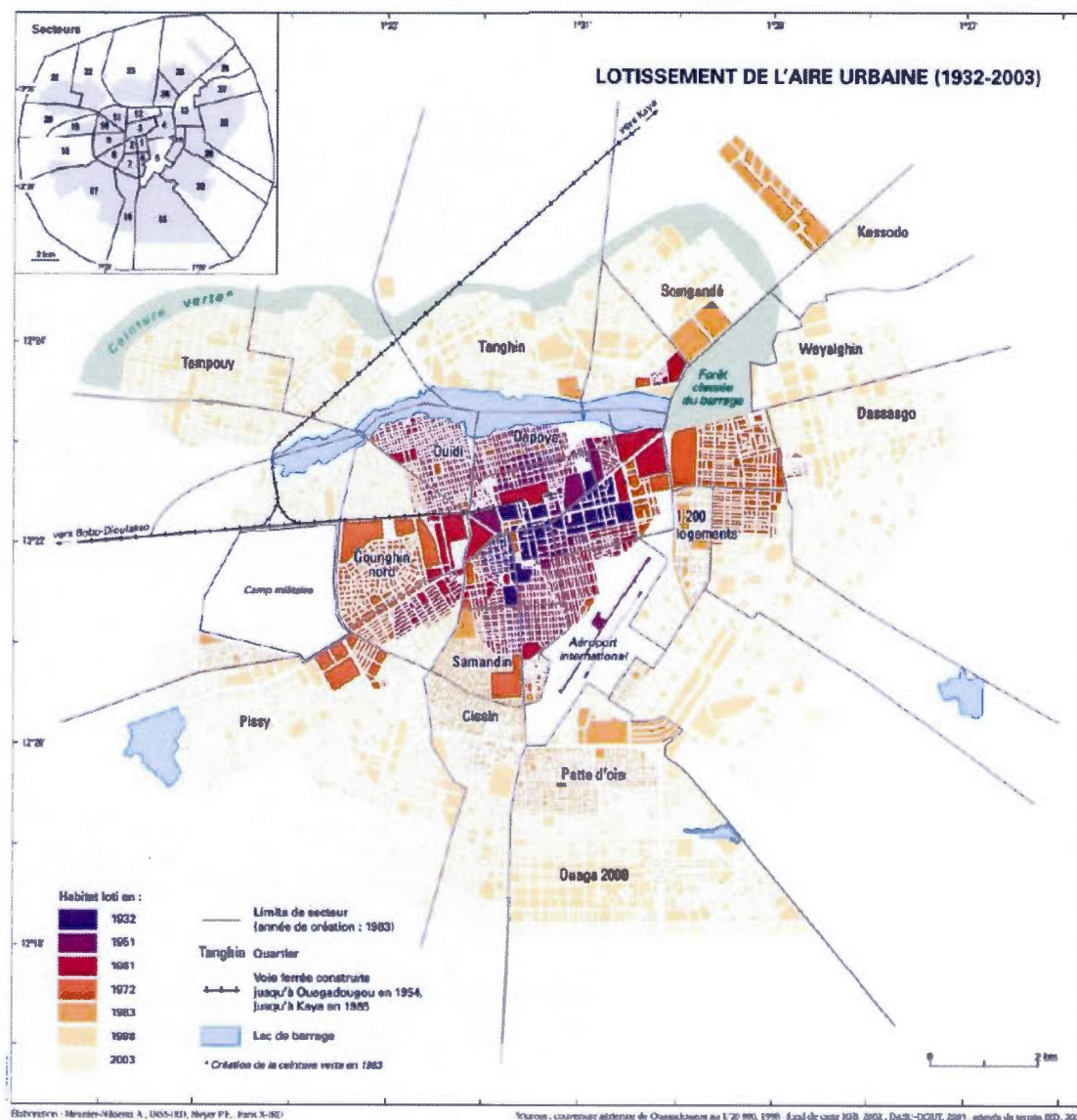
Appendice C

C.1 CROISSANCE DE LA VILLE DE OUAGADOUGOU DE 1975 A 1993



Source : Alain Prat « Ouagadougou, capitale sahélienne : croissance urbaine et enjeux foncier » 1996

C.2 LOTISSEMENT DE L'AIRE URBAINE DE OUAGADOUGOU 1932-2003



Appendice D

D.1 Document d'information pour participants aux entrevues

Août 2010

Cher (ère) participant (e),

Nous sollicitons aujourd'hui votre collaboration au projet de recherche intitulé : « **Transport actifs et stratégies d'accès à l'emploi des populations des quartiers périphériques dans les villes africaines : cas de Ouagadougou** ».

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la thèse de doctorat en études urbaines de Monsieur Jean Pierre ESSONE NKOGHE. Votre participation à ce projet consisterait en un entretien d'une heure (1h00) environ. Afin de stimuler la discussion, nous vous demandons de nous entretenir sur ce sujet susmentionné en répondant à quelques questions sur les points suivants :

A) Profil de l'Usager (piéton, cycliste) ; B) Le bassin résidentiel ; C) L'accès aux emplois ; D) Les stratégies adoptées dans la mobilité ; E) Les réseaux sociaux ; F) Amélioration des conditions de vie ; G) Les sources de motivation.

Veuillez noter que votre participation à ce présent projet est tout à fait volontaire. Vous pouvez retirer votre consentement et cesser l'entretien à tout moment et n'êtes aucunement obligé de répondre à l'ensemble des questions qui vous seront posées si vous ne le voulez pas.

L'entretien sera enregistré à l'aide d'un magnétophone de sorte de ne rien perdre de votre propos et afin de ne pas malencontreusement substituer nos propres mots ou idées aux vôtres. Si vous le désirez, nous pourrions vous remettre la transcription de l'entretien lorsque nous l'aurons effectuée. Nous vous assurons que tous les résultats recueillis dans le cadre de ce projet demeureront strictement confidentiels et aucun détail concernant votre identité ou tout renseignement pouvant vous identifier, que vous nous aurez donné lors de l'entretien, ne sera divulgué à quiconque.

Nous tenons à vous remercier pour votre collaboration à ce présent projet. Celle-ci est très appréciée et nous vous en sommes très reconnaissants. En cas de besoin, vous pouvez toutefois me contacter au Tel : 00226-70.50.96.60 à Ouagadougou, ou bien à l'adresse suivante : jp_essone@yahoo.fr

Consentement

On m'a expliqué la nature et le déroulement du présent projet. On m'a donné l'occasion et le temps de poser des questions et s'il y a lieu, on y a répondu de façon satisfaisante. Je consens en toute liberté et de façon volontaire à participer à ce projet.

OUI

NON

(Veuillez entourer la réponse voulue.)

Nom et signature du chercheur

Noms et Prénoms du participant :

Jean Pierre ESSONE NKOGHE

Consentement du (de la) participant (e) (signature)

Fait à Ouagadougou
Date

D.2 Ébauche de guide d'entretien

A) Profil de la personne interviewée (piéton, cycliste)

Genre : Homme ☐ Femme ☐ âge : 40-55ans ☐

statut : marié ☐ célibataire ☐ divorcé ☐

mobilité : piéton ☐ cycliste ☐ transport employeur ☐

A-1 : Trajectoires de vie : Pouvez-vous parler de votre trajectoire de vie ?

.....

Questions de relance, si nécessaire :

Combien de personnes avez-vous à charge ?

Quel est votre niveau d'études ?

Quelle est votre appartenance ethnique et votre nationalité ?

B) Le bassin résidentiel

Comment êtes-vous arrivé dans ce quartier et Quel est votre statut d'occupation ? Propriétaire, locataire ou sous-locataire.....

Questions de relance, si nécessaire :

Depuis combien de temps habitez-vous dans ce quartier (Durée d'implantation dans le quartier) ?.....

Combien de déménagements avez-vous effectué avant d'arriver ici au quartier ? (Trajectoire résidentielle de l'individu).....

Qu'est ce qui vous a poussé à venir dans ce quartier? (raison d'installation dans le quartier : prix du loyer, proximité par rapport à l'emploi, proximité par rapport à un ami ou un parent) ?....

.....

Évaluation par l'observation ;

Caractéristiques de l'habitat : Niveau (0=médiocre ; 1=passable ; 2=moyen ; 3=bon ; 4=très bon ; 5 = excellent) [encadrer la bonne réponse]

C) L'accès aux lieux d'emplois

C-1 : Typologie des emplois exercés : Dans le cadre de votre carrière professionnelle, pouvez-vous dire les activités que vous avez menées jusqu'à ce jour, et êtes-vous actif : employeur, commerçant indépendant, salarié rétribué en espèces ou rétribué en nature ?

Questions de relance, si nécessaire :

Êtes-vous inactif chômeur n'ayant jamais travaillé, chômeur occasionnel cherchant du travail, ou recevez-vous simplement de l'aide familiale, femme ou fille au foyer, retraité ?

Si vous travaillez, depuis quand exercez-vous cette activité et comment y êtes-vous parvenu (par l'aide d'un ami, d'un parent, ou sans l'aide de personne) ?

.....

Quelles sont vos horaires de travail et travaillez-vous en plusieurs endroits ?

Pour quelle raison avez-vous choisi cet emploi et pourquoi continuez-vous de l'exercer jusqu'à ce jour ?.....

Où étaient localisés les emplois que vous avez exercés et à quelle distance de votre domicile ?.....

Préférez-vous des emplois de proximité ou éloignés de votre lieu d'habitation ?.....

C-2 : Sources de revenus : Pouvez-vous dire vos sources de revenus?.....

Question de relance, si nécessaire :

Quel est votre revenu journalier ou mensuel ?.....

En dehors de vos revenus professionnels, avez-vous d'autres sources de revenus ?.....

C-3 : Mode de déplacement domicile-travail : De quelle manière effectuez-vous vos déplacements jusqu'au lieu d'emploi, à pied ou à vélo et de quelle durée sont vos déplacements ?.....

Questions de relance, si nécessaire :

Pour accéder au lieu de votre emploi, faites-vous chaque fois usage de la marche ou du vélo?.....

Depuis combien de temps utilisez-vous ce mode de déplacement ?.....

Combien de déplacements effectuez-vous par jour/semaine pour le motif emploi et dans quelles conditions faites-vous ces déplacements (il s'agit des déplacements origine=lieu d'habitation – destination= lieu d'emploi ?.....

Quelle est la durée de chacun de vos déplacements quotidiens (heure de départ, ensuite heure de retour au domicile) ?

D) Les stratégies adoptées pour accéder aux lieux d'emplois

Sachant que vous avez la possibilité de trouver des emplois de proximité et des emplois éloignés, quels sont ceux qui vous permettent d'avoir les meilleurs revenus et comment faites-vous pour y accéder au quotidien ?.....

Questions de relance, si nécessaire :

Si vous êtes à la recherche d'emploi qui vous permet d'avoir un meilleur salaire, recherchez-vous de préférence des emplois de proximité, ou bien des emplois éloignés, situés vers les quartiers centraux ?

D-1 ; Stratégies d'accès aux emplois de proximité

Si vous exercez des emplois de proximité, comment faites-vous pour y accéder aux emplois de proximité ?.....

D-2 : Stratégies d'accès aux emplois éloignés

Si vous exercez des emplois éloignés de votre lieu d'habitation, comment faites-vous pour y accéder ?.....

Pour accéder aux emplois éloignés, faites-vous usage de la stratégie d'intermodalité par l'usage de plusieurs modes de transport (*marche-bus ? marche-taxi ? vélo-taxi ? Vélo-bus*) ?.....

E) Stratégies de recours aux réseaux sociaux

Faites-vous recours aux réseaux sociaux dans vos stratégies de mobilité professionnelle?.....

E-1 : Type de réseaux sociaux

Quels sont les différents réseaux sociaux auprès desquels vous recevez de l'aide pour faire face à vos besoins de mobilité, et de quel type d'aide bénéficiez-vous auprès de ces réseaux ?

Questions de relance, si nécessaire :

Faites-vous recours aux réseaux suivants : *famille proche, famille éloignée ou parents de même village, amis ou collègues de travail, voisinage, réseaux institutionnels d'État, associatif ou ONG et coreligionnaire?*.....

E-2 : Apport des différents réseaux

Quel est le type d'aide recevez-vous des réseaux sociaux qui vous viennent en aide, dans vos besoins de mobilité professionnelle (*typologie des aides apportées par les différents réseaux sociaux*)?.....

F) Amélioration des conditions de vie**F-1 : Amélioration du confort familial**

De quelle manière les différents emplois auxquels vous avez pu accéder, ont-ils contribué à l'amélioration de vos conditions de vie quotidienne ou celles de votre ménage ?.....

Questions de relance, si nécessaire :

Les emplois que vous avez trouvés et les stratégies que vous avez adoptées, vous ont-ils permis une amélioration de vos conditions de vie ?.....

F-2 : Gestion du temps

Les emplois que vous avez trouvés et les stratégies que vous avez adoptées dans votre mobilité, vous ont-ils permis de mieux gérer votre temps et de préserver ainsi de bonnes relations au sein de la famille (entre l'époux, la femme et les enfants) ?.....

F-3 ; Augmentation des revenus

Les emplois que vous avez trouvés et les stratégies que vous avez adoptées dans votre mobilité, vous ont-ils permis une évolution ou une croissance de vos revenus ?.....

Questions de relance, si nécessaire :

Qu'avez-vous réalisé comme objectif à l'issue de cette croissance des revenus et en adoptant les stratégies actuelles (par exemple : achat de vélo, construction de maison, payer la scolarité des enfants, etc.) ?

BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE

- Abdoumalik, Simone. 2005. "Urban Circulation and the Everyday Politics of African Urban Youth: The Case of Douala, Cameroon" *International Journal of Urban and Regional Research* Joint Editors and Blackwell Publishing Ltd 2005 Volume 29.3 September 2005 pp. 516-532
- Ahoomey-Zunu Gaëtan. 2009. « Déplacements des personnes déficientes visuelles en milieu urbain : Analyse des besoins en accessibilité, sécurité, localisation et orientation et pistes d'évolution ». Consultant, spécialiste de l'accessibilité « handicapé », Président fondateur d'AVVI-France, Directeur du Cabinet ACCESSÛR, dans le séminaire SITRASS du 16 au 18 novembre 2009 à LOME (TOGO). 8 p.
- Allemand, S. 2000. « Gouvernance. Le pouvoir partagé », *Sciences humaines*, no 101, janvier, p. 12-18.
- Amponsah, F. 1996. « Commercial use of non motorized transport : evidence from Accra, GHANA ». *Transportation Research Record* 1563 Washington DC.
- Anthony R.N., Dearden J, Govindarajan V. 1992. *Management control systems*, 7 édition, Irwin, Homewood, cas" Codman & Shurtleff Inc. ", p. 485-496.
- Ascher, François. 1995. « La métropole comme mode de vie », dans *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, éditions Odile Jacob, pp 117-151.
- Ascher, François. 2003. « Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses : un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques », dans *Revue Étude urbaine*, Biennale d'architecture de Rotterdam. www.ville-en-mouvement.com. pp. 1-11.
- Auyero, J. 1999. "This is a lot like the Bronx, isn't it?" Lived experiences of marginality in an Argentine slum. *International Journal of Urban and Regional Research*, 23(1), 45-69.
- Aboubakari Babamoussa (Directeur des Infrastructures et Energie Commission Union Africaine Addis Abeba – Ethiopie) ; Maurice NIATY-MOUAMBA (Economiste des transports Commission Union Africaine Addis Abeba – Ethiopie), dans les actes du Séminaire SITRASS 8 de Ouagadougou du 13 au 15 Novembre 2006, sur le thème (Mobilités et systèmes de transports en Afrique Sub-saharienne : Evolutions institutionnelles et gouvernances dans le système des transports en Afrique Sub-saharienne), avec la collaboration de INRETS (France), LET (France), IRD (France). 66 p.
- Baldwin, Gordet Sean Fagan. 2007. « Enchaînement des parcours en cours de route : Comparaison du comportement des hommes et des femmes », dans *Statistiques Canada* N16-002-X au catalogue, dans *Division des transports*, p 8-11.
- Bamas, Stanislas. 1995. « Deux roues et transport collectif à Ouagadougou : à la recherche d'une articulation ». Thèse de Doctorat en géographie, Université Michel de MONTAIGNE de Bordeaux III, sous la direction de Xavier GODARD, P. 260.
- Bamas, Stanislas. 2002. « Comme Ouagadougou ou la singularité par les deux roues », sous la direction de GODARD, Xavier, dans (Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif). Edition KARTHALA-INRETS, pp. 239-248.

- Barrel, Y. 1990. « Territoires et corporatisme », *Economie et Humanisme*, N°314 de Juillet-septembre, pp. 60-70.
- Barett, Richard. 1988. *Urban transport in West Africa*. World Bank Technical paper N°81. Urban transport series.
- Barett, Richard. 1994. « The role of the World Bank in the development of urban transportation in SubSaharanAfrica », in *(Les transports dans les villes du Sud : la recherche de solutions durables)*, sous la coordination de Xavier, GODARD (dir. Publ.) dans Editions KARTHALA-CODATU. pp.279-290.
- Baron, C. 1995. « Villes africaines : des concepts en crise, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine* 1995 n°4 » pp.705-717.
- Bassand, Michel. 1997. « Métropolisation et inégalités sociales », Presses Polytechniques et universitaires romandes, première édition (Paris), 245 p.
- Beaucire, Francis. 2007. « Ville, mobilité et accessibilité » dans *Ville et Développement* N°78 Décembre 2007, sous la direction de Claude JAMATI, ADP Ville et Développement, P. 2-3.
- Belton-Chevallier, Leslie et Benjamin Pradel. 2010. « Les routines spatiales à la frontière du travail », in *Mobilité et Modes de vie Métropolitains, les intelligences du quotidien*, sous la direction de Marie-Hélène Massot aux éditions l'œil d'or. Paris, pp. 279-292.
- Bherer, Laurence. 2003. *Une lecture institutionnaliste du phénomène participatif. La politique consultative de la Ville de Québec*, thèse de doctorat, Bordeaux, Université Montesquieu Bordeaux IV, Institut d'études politiques de Bordeaux.
- Blanchet, Alain et al. 1985. *L'entretien dans les sciences sociales*. Paris Dunod.
- Blomley, N. 2004. *Unsettling the city: Urban land and the politics of property*. New York: Routledge.
- Blondiaux, Loïc. 2005. « L'idée de démocratie participative : enjeux, impensés et questions récurrentes », dans BACQUÉ, M-H, H.REY et Y. SINTOMER (dir.), *Gestion de proximité et démocratie participative. Une perspective comparative*, Paris, La Découverte, p.119-137.
- Bochet, Béatrice. 2005. « Morphologie urbaine et développement durable : transformations urbaines et régulation de l'étalement ».
- Bodson, Paul et Paul-Martel ROY. 1995. « Politiques d'appui au secteur informel, dans les pays en développement », avec la collaboration d'Isabelle HENTIC, et du Groupe interuniversitaire de Montréal (GIM). Edition Economica – villes et Développement, 196 p.
- Boubakour Farès. 1990. « la surcapacité et la sous-utilisation dans les transports routiers de marchandises. Cas de l'Algérie ». Thèse de doctorat. CRET. Université d'Aix-Marseille II. France,
- Boudon, R. 1995. « Le juste et le vrai. Etudes sur l'objectivité des valeurs de la connaissance » FAYARD, Paris.
- Boudreau, Julie-Anne. 2008. « Mobilité des jeunes et autonomie ». *Revue de la littérature sur les politiques de mobilité comme outil de développement social*, Chaire de recherche du Canada sur la ville et les enjeux politiques liés à l'insécurité, INRS-UCS 10 novembre 2008, 14 p.

- Bouquin H. 1998. Les fondements du contrôle de gestion, 4e éd., PUF, Que sais-je ? Paris,
- Bourdieu, Pierre. 1993. « La famille comme catégorie réalisée », Actes de la Recherche en Sciences Sociales N° 100, pp. 32-36
- Bourdieu, Pierre. 1994-a. « Raisons pratiques sur la théorie de l'action ». Seuil, Paris. 244 p.
- Bourdieu, Pierre. 1994-b. « Stratégies de reproduction et modes de domination ». Actes de la Recherche en Sciences Sociales N° 105, pp. 102-103
- Bourdin, Alain. 2002. « Anthropologie de la mobilité », dans Revue Conférence au CSO, Nantes, octobre, www.ville-en-mouvement.com. 6 p.
- Bourdin, Alain. 2004. "L'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée" S. ALLEMAND, F. » ASCHER et J. LÉVY (dir.). *Les sens du mouvement*. Paris : Belin.
- Bourdin, Alain. 2005. *La métropole des individus*. Editions de l'Aube, p. 85-119
- Bourne, Larry. S. 1996. « Reinventing the suburbs : old Myths and New Realities », Progress in planning, vol 46, N°3, pp. 163-184.
- Brachet, Philippe, 2006. « Évaluer : Enjeux, Définitions, Critères », dans *Évaluer la qualité et la performance publique*. Annales de la Documentation Française (France Qualité Publique). p. 15-71.
- Brasileiro, Anisio. 1994. « Le rôle des pouvoirs publics dans les transports collectifs urbains : les enseignements de Curitiba et de Recife (Brésil) ». Thèse de doctorat réalisée à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) Paris.
- Brough, M., C. Bond, J. Hunt, et al. 2006. « Social capital meets identity: arboriginality in urban setting », *Journal of Sociology*, vol 42, no 4, p. 396-411.
- Brun, Jacques. 1993. « La mobilité résidentielle et les sciences sociales : Transfert de concept et question de méthodes ». Revue Les annales de la recherche urbaine N°59-60 de Juin-Septembre 1993, p. 3-14.
- Burbidge, John et Ross Finnie. 2000 "Résultats sur le marché du travail et mobilité Interprovinciale des titulaires de baccalauréat, document de recherche R-00-2-2F", *les enquêtes nationales auprès des diplômés* par la Direction générale de la Recherche appliquée en collaboration avec le Centre des Statistiques de l'Education du Canada. Février 2000.
- Burgel, Guy. 1993. « La ville aujourd'hui ». Collection Pluriel, fondée par Georges LIEBERT, dirigée par Pierre VALLAUD. Edition Hachette, 221 p.
- Burgess, Ernest W. 1925. « La croissance de la ville, introduction à un projet de recherche », in GRAFMEYER, Yves et Isaac JOSEPH, L'Ecole de Chicago, Paris, Edition du Champ Urbain, 1979, p. 131-147.
- Burns, D., Forrest, R., Kearns, A et Flint, J. 2000. « The impact of associations on Social Capital: Interim Report to Scottish Home », Department of Urban Studies, University of Glasgow.
- Bussière, Y., LEWIS P., VANDERSMISSSEN M.-H, VILLENEUVE P.-Y. 2002. « Transport collectif et gestion de la demande : examen de l'impact sur la mobilité entre Montréal et l'arive sud », étude pour le compte de la CAMMRS, 122 p.

- Campbell, Colin. 1996. "On the concept of motive in sociology" *Sociology*. Vol. 30 (1): 101-114.
- Castells, M. et P. HALL. 1994. *Technopoles of the World, The Making of the First Century Industrial Complexes*, London, Routledge.
- Castells, M. 1998. *La société en réseaux. L'ère de l'information*, Paris, Fayard.
- Catex, Elodie. 2007. « Le transport à la demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation ». Thèse de doctorat, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse.
- CEDRES-INRETS-LET. 1995. Les transports urbains non motorisés en Afrique Sub-saharienne: le cas du Burkina Faso, juin
- Centre 1,2,3 GO!, Rapport d'activité 2006-2007 et rétrospective depuis les débuts du projet, Montréal, 28 p.
- CERTU, 2005, Les enquêtes ménages déplacement, site Internet : <http://www.certu.fr>
- Cervero, Robert. 1995. « Etats-Unis : l'innovation au service de la réinsertion en Californie », in ORFEUIL Jean Pierre (dir. Pub.), op. cit. pp. 163-177.
- Cervero, Robert. 2000. « Informal transport in the developing world ». UNCHS-Nairobi, 288p.
- Charron, Mathieu. 2007. « La relation entre la forme urbaine et la distance de navetage : les apports du concept de (possibilité de navetage) », *thèse présentée pour l'obtention du diplôme de doctorat en Etudes urbaines (INRS-UCS) et (UQAM)*, p. 242.
- Chevalier, Maurice. 2001. « L'usage et l'accès à l'automobile : une liberté sous contraintes pour les personnes et ménages à faibles ressources ». Recherche pour le programme Déplacements et inégalités du PREDIT et du PUCA, CHEVALLIER Consultant, Bron.
- Clark, T. 2006. « Language as Social Capital », *Applied Semiotics*, Victoria University (Melbourne), no 18, p. 30-42. En ligne.
- Claval P. 2001. *Epistémologie de la géographie*. Paris, Nathan.
- Clement, Serge. 2006. « L'individu vieillissant dans les politiques publiques », dans Revue en Études Urbaines. Les annales de la recherche urbaine N°100, p. 77-82.
- Clement, C. 2000. « Espaces de vie, espaces en ville. Parcours migratoires, représentations et pratiques de l'espace urbain à Niamey », Thèse pour le doctorat de Sciences Économiques à l'Université Lumière Lyon 2, 354 p.
- Coaffee, J. et P. HEALEY. 2003. « My Voice : My Place, Tracking Transformations in Urban Governance ». *Urban Studies*, 40 (10), p. 1979 -1999.
- Cocquery –Vidrovitch, Catherine. 1993. « La ville coloniale lieu de colonisation et métissage culturel ». *Afrique contemporaine*. Numéro spécial 4^{ème} trimestre 1993, p. 11-22.
- Cohen, M. 1991. "Urban policy and economic development, an agenda for the 1990s", Washington DC, World Bank.
- Coleman, J. 1988. "Social capital in the creation of human capital", *American Journal of Sociology*, pp. 94-121

- Collignon, R et DIOUF M. 2001. « Les jeunes, hantise de l'espace public dans les sociétés du Sud ? », Revue AUTREPART, éditions de l'AUBE/IRD.
- Collot, M. 1983. « Avant d'être perception, le territoire est construction », in Territoires et Territorialisation, séminaire de l'École Normale Supérieure, PENS.
- Commission pour l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la rive-sud. 2003. Mieux se déplacer entre Montréal et la Rive Sud, Rapport final, Gouvernement du Québec, Québec, 237 p.
- Cornell, E. H., Hadley D. A., Sterling T. M., Chain M. A., Boechler P. 2001. Adventure as a stimulus for cognitive development. *Journal of Environmental Psychology*, N°21, pp. 219-231.
- Courgeau, Daniel et Meron Monique. 1995. « Mobilité résidentielle, activité et vie familiale des couples », *Economie et statistique*, N° 290, 1995-10, pp. 17-31, p. 22.
- Coutard, Olivier, Dupuy Gabriel et Fol Sylvie. 2002. « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? ». *Espaces et Sociétés* N° 108-109, pp.155-176.
- Coutras, Jacqueline. 1993. « La mobilité des femmes au quotidien : un enjeu des rapports Sociaux de sexe ? », dans *La mobilité résidentielle et les sciences sociales*, Revue Les annales de la recherche urbaine N°59-60 de Juin-Septembre 1993, p. 163-170.
- Cusset, Jean-Michel et Gnderman Sirpe. 1994. « *La mobilité apportée par le système deux roues, cas de Ouagadougou* », sous la coordination de Xavier, GODARD dans « Les transports dans les villes du Sud : la recherche de solutions durables », Editions KARTHALA-CODATU.
- Damaris, Rose. 1995 « Le Mile-End : un modèle cosmopolite », dans *Cohabitation Interethnique et vie de quartier*, sous la direction de Annick Germain. Rapport final INRS, Bibliothèque Nationale du Québec, pp. 53-94.
- Dansereau, Francine et Françoise Navez-Bouchanine. 2002. « Gestion du développement urbain et stratégies résidentielles des habitants », dans Edition l'Harmattan. 356 p.
- Dante, Rômulo, Raul de Bonis et Sonia Telles Horta. 1994. « Expériences de financement : le ticket-transport (Vale -Transporte), pp. 155-162.
- Dassonville, Serge. 1994. « Le financement de type BOT, application aux pays en voie de développement ».
- Davis, D.E. 2005. « Cities in Global Context : A Brief Intellectual History », *International Journal of Urban and Regional Research*, 29 (1), p. 92-109.
- Davis, M. 1990. *City of Quartz, Excavating the Future of Los Angeles*, London, Routledge, Chapman and Hill.
- Davis, M. 1997. *Ecology of Fear. Los Angeles and the Imagination of Disaster*, New York, Metropolitan Books.
- Dear, M. 2002. From Chicago to LA: Making sense of urban theory. Thousand Oaks, CA: Sage.
- De Certeau, Michel, Luce Giard et Pierre Mayol. 1994. « L'invention du quotidien », 2^{ème} Edition, Habiter, cuisiner, Paris, Gallimard, Collection Folio. Essai, 1980, p. 15-34

- De Keersmaecker M. L. et al. 2002. Les coûts de la désurbanisation, CPDT 1, 135 p.
- Delarue, Jean-Marie. 1991. « Banlieues en difficultés : la relégation », Rapport au Ministre d'Etat, Ministre de la ville et de l'Aménagement du territoire. Editions Syros/Alternatives, 224 p.
- Demers, André. 1999. « La production de l'habitat "spontané" à Bamako, Mali (1960-1995) ». Thèse de doctorat en Etudes urbaines présenté au programme conjoint de doctorat INRS/UQAM (mars 1999). 572 p.
- Desreumaux, A. 1993. Stratégie, Dalloz, Paris.
- Devas, N. 2005. « Metropolitan Governance and Urban Poverty », *Public Administration and Development*, 25, p. 351-361.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat Didier et Pochet Pascal. 1999. « Mobilité quotidienne des citoyens à faibles ressources, les enseignements de Ouagadougou », *Revue Tiers-Monde*, Volume XL, N°160, pp. 829-848.
- Dimitriou, Harry T. 1994. « Responding to the transport needs of the urban poor : some Conceptual considerations », in (*Les transports dans les villes du Sud: la recherche de solutions durables*), sous la coordination de Xavier Godard dans Edition KARTHALA-CODATU. pp. 323-337.
- Diouf, Ibou. 2002. « Car rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal », dans (*les transports et la ville en Afrique*), sous la direction de Xavier Godard, édition KARTHALA-INRETS, pp 45-56.
- Dodge Pryor. 2000. « la grande histoire du Vélo ». Editions Flammarion de Juin. 224 p.
- Don Mello, Ahoua. 2009. « Evolution Institutionnelle et Gouvernance : le cas de la Côte d'Ivoire ». Directeur Général, BNETD Abidjan – Côte d'Ivoire, dans les actes du Séminaire SITRASS 8 de Ouagadougou du 13 au 15 Novembre 2006, pp 2-3.
- Donzelot, Jacques et Mevel Catherine. 2001. « Géographie prioritaire et développement communautaire », in Actes du séminaire : la nouvelle question urbaine, Ministère de l'Équipement. Collection du PUCA, N°126, pp. 115-137, p. 136.
- Donzelot, Jacques. 2004. « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification », in *Esprit* de mars-avril 2004, vol. 3-4, pp. 14-39.
- Duchastel, J. et R. Canet. 2004. « Du local au global. Citoyenneté et transformation des formes de la démocratie » dans JOUVE, Bernard et Philip BOTH, (sous la dir. de) *Démocraties métropolitaines*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, p. 19-44.
- Duthion, Brice. 2001. « La conquête du Sud », *l'Humanité*, 2 avril 2001.
- Eaux, Christophe, Pierre Lannoy et Sébastien Lord. 2011. « Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires ». *Articulo – Journal of Urban Research*, *Tiring mobilities. A perspective on the difficulty of ordinary trips* (<http://articulo.revues.org>) du 7/2011
- Ezra Park, Robert. 1984. « La ville : Proposition de recherche sur le comportement humain en milieu urbain », dans *L'Ecole de Chicago*, sous la dir. de Yves Grafmeyer et Isaac Joseph, p.83-130. Edition RES Champ urbain.

- Fagnani J. 2000. « Un travail et des enfants », Bayard éditions, Paris.
- Fall, Abdou Salam. 1994. "Et si l'insertion passait par l'investissement dans des réseaux sociaux ? réseaux formels et informels de solidarité et de dépendance dans les quartiers de Dakar », dans J. P. Jacob et P. Lavigne Delville (éds.), *Les associations paysannes en Afrique. Organisation et dynamiques*, Karthala, Paris.
- Fall, Abdou Salam. 2004. « Pratiques de la médiation dans le secteur informel à Dakar », dans *(Survivre dans les pays en développement, approches du secteur informel)*, par Paul Bodson et Paul-Martel Roy (dirs. pub), aux éditions l'Harmattan, pp. 99-122.
- Fass, S. M. 1990. "Land Tenure and informal housing processes in Haïti" Paper presented at the 32nd annual Conference of the Association of Collegiate Schools of Planning, Austin, Texas, November 2-4.
- Favell, Adrian. 2004. Eurostars and Eurocities: Free Moving Professionals and the Promise of European Integration. Council for European Studies at Columbia University.http
- Fields, G. S. 1990. « La modélisation du marché du travail et le secteur informel urbain : le théorique et l'empirique », dans OCDE, *Nouvelles approches du secteur informel*, Paris, p. 62.
- Fischler, R. 2004. School of Urban Planning, UniversitéMc Gill, Montréal. Entretien du 19 avril 2004
- Fishman, Robert. 1987- a. *Bourgeois Utopias. The Rise and Fal of Suburbia*, New York, Basic Books.
- Fishman, Robert. 1987 - b. « *BeyondSuburbia : The Rise of the Technoburbs* », LEGATES, Richard T. et Frederic STOUT (dir). 2000. *The City Reader*, 2nd edition, New York, Routledge, pp. 77-87.
- Fitoussi, J. P. et al. 2004. « Ségrégation urbaine et intégration sociale ». La Documentation française.
- Florin, Bénédicte, Baby-Collin, Virginie, Bouillon, Florence, Didier, Sophie et Dorier-Aprill, Élisabeth. 2007. « Bouger, s'ancrer » in É. Dorier-Aprill et P. Gervais-Lambony (dirs) *Vies citadines*. Paris :Belin, pp. 81-108.
- Flusty, S. 2004. *De Coca Colonization: Making the globe from the inside out*, London, Routledge.
- Fol, Sylvie. 2005. « Mobilité des pauvres et rapports au territoire ». Mémoire pour l'habilitation à diriger des recherches. Université Paris 1, Panthéon-Sorbonne, Septembre Paris.
- Fol, Sylvie. 2008. « Vers une individualisation des politiques de transport ? », dans les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) N°148 septembre 2008, Université Paris-1, Panthéon-Sorbonne, pp. 45-49.
- Fontan, Jean-Marc, Jean-Luis Klein et Diane-Gabrielle Tremblay. 1999. *Entre la Métropolisation et le village global : les scènes territoriales de la reconversion*. Presse de l'Université du Québec, 327 p.
- Forest, R. et Ade Kearns. 2001. « Social Cohesion, Social Capital and the Neighbourhood », *Urban Studies*, 38:12, p.2125-2143.

- Fortin, André. 1988. « Du voisinage à la communauté ». Cahiers de recherche sociologique Vol. 6 N°2. Automne 1988, pp. 147-159.
- Fouchier, Vincent. 1997. « Les densités urbaines et le développement durable : Le cas de l'Île de France et des villes nouvelles », dans les Annales de la recherche urbaine n°67 « Densités et espacements 1997 ».
- Frank, L. D. Andressen M. A. et Schmid T. 2004. « Obesity relationship with community design, physical activity, and time spent in cars ». American journal preventive medicine, vol. 27, n°2, pp. 87-96.
- Gadbois, C. 1981. « Aides-soignantes et infirmières de nuit. Conditions de travail et vie quotidienne », ANACT, Montrouge.
- Gans, H. 1961. «The Balanced Community. Homogeneity or Heterogeneity in Residential Areas?», *Journal of American Institute of Planners*, p. 176-184.
- Gariépy, M. 1995. « Le développement durable en milieu urbain : des enjeux convergents avec ceux de l'évaluation environnementale » dans J.Theys (dir.), *Le développement durable urbain en débat : réflexions à partir de l'exemple canadien*, Techniques, Territoires et Sociétés, no 30 Paris, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, p. 17-27.
- Garreau, J. 1991. *Edge City : Life on the New Frontier*, New York, Doubleday.
- Ghorra-Gobin, Cynthia et Kirszbaum, Thomas. 2001. « La proximité à l'ère métropolitaine : Les politiques d'accès à l'emploi en France et aux États-Unis » *Les Annales de la Recherche Urbaine*. No. 90: 138-147.
- Godard, Xavier. 1990. « Mobilité et transports dans les villes en développement : Transferts de modèles et échanges économiques Nord-Sud », *ouvrage de la conférence de Sao Paulo*. Editions l'Harmattan, 237 p.
- Godard, Xavier. 1993. « Analyse du système de déplacements à Ouagadougou », *Rapport pour le Ministère français de la coopération, Ouagadougou-Arcueil-Lyon, CEDRES-INRETS-LET*.
- Godard, Xavier. 1994-a. *Les transports dans les villes du Sud : la recherche de solutions durables*. Editions KARTHALA-CODATU, 353 p.
- Godard Xavier. 1994-b. « Les transports non motorisés dans une approche multimodale : Communication au Séminaire sur les transports non motorisés dans les villes africaines », Nairobi, octobre 1994.
- Godard, Xavier et Diaz Olvera Lourdes. 2000. « Pauvreté et transport urbain, expérience française et ville en développement », dans *Rapport SITRASS pour Banque Mondiale*, 109p.
- GODARD, Xavier et Stanislas BAMAS. 2002. « Comme Occasion ou, les importations de véhicules », dans (les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif). Edition KARTHALA-INRETS, pp. 229-238.
- Godard, Xavier. 2002-a. « Mobilités quotidiennes et accès au logement : questions d'articulation à partir d'observations africaines », sous la coordination de Jean-Pierre LEVY et Françoise DUREAU, dans *L'accès à la ville : Les mobilités spatiales en question*, Edition l'harmattan Collection Habitat et sociétés, pp.99-113.

- Godard, Xavier. 2002-b. « Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif ». Edition KARTHALA-INRETS, 412 p.
- Godard, Xavier. 2002-c. « Energie, comme variable stratégique négligée ». Edition KARTHALA-INRETS, pp. 83-92.
- Godard, Xavier, et Claude Baehrel. 2007. *Guide des Collectivités locales africaines pour la gestion de la mobilité urbaine*, sous la coordination du Partenariat pour le Développement Municipal (PDM), Impact Consultants Cotonou, mars 2007, 166 p.
- Godard, Xavier. 2009. « L'analyse des systèmes de mobilité urbaine en Afrique sub-saharienne. Bilan des recherches et nouveaux enjeux ». Communication au Séminaire Sitrass 9, Lomé, 16-18 novembre 2009, 10 p.
- Goldblum, Charles et Manuelle Franck. 2007. « Les villes aux marges de la métropolisation en Asie du Sud-Est », dans les rubriques de l'Espace Géographique (EG) tome 36, n°3-2007 de juillet-septembre, pp. 229-236.
- Gord, Baldwin et Sean Fagan. 2007. « Enchaînement des parcours en cours de route : Comparaison du comportement des hommes et des femmes », dans Statistiques Canada N16-002-X au catalogue, dans *Division des transports*, p 8-11.
- Gossen, Rachel & Charles L. Purvis. 2004. « Activities, time, and travel: Changes in women's travel time expenditures, 1990-2000 », in *Research on women's issues in transportation*, Vol°2. Technical Paper November 18-20, pp. 21-29.
- Goulet, Jean. 2004. *Les pauvres qui construisent la ville : Réseaux et stratégies dans les Bidonvilles de Port au Prince*, Thèse de doctorat en Etudes Urbaines, Université du Québec à Montréal. 2004
- Grafmeyer, Yves, et Isaac Joseph. 1984. « La ville-laboratoire et le milieu urbain » dans *L'Ecole de Chicago*, sous la dir. de Yves Grafmeyer et Isaac Joseph, p.5-51. Edition RES Champ urbain.
- Grafmeyer, Yves, et Francine Dansereau. 1998. *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*. Presse Universitaires de Lyon 1998, pp. 7-153.
- Granovetter, M. 1973. « The strength of weak ties ». *American Journal of Sociology*, volume 78. N°6 : 1360-1380. La discussion sur les liens faibles s'est poursuivie dans « The strength of weakties. A network theory revisited » pp. 105-131 in Marsden, P.V. et N. Lin (éd). *Social Structure and Network analysis*. Beverly Hills. Sage. 1982.
- Grieco, Margaret. 2002. « Genre et transport », (*Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*), sous la direction de GODARD, Xavier. Edition KARTHALA-INRETS, pp. 103-112.
- Gueye Aminata, 2004 : Etude environnementale sur les rejets et déchets dangereux dans la zone du port autonome de Dakar (Sénégal), Mémoire de DEA, Institut des Sciences de l'Environnement, UCAD, 148p.
- Guédon, Marie-Claude. 1984. « Les réseaux sociaux », in Brodeur, C et R. Rousseau (éd.). *L'intervention des réseaux. Une pratique nouvelle*, Québec : France-Amérique, p. 20-25.

- Gueye Aminata, Sarr (1,2), Dr Cheikh Mbow (2), Dr Roger Marcelin Faye (1). 2009. [1 Centre Universitaire de Recherches et d'Etudes de la Mobilité (CUREM)] ; [2 Laboratoire d'Enseignements et de Recherche en Géomatique (LERG)]. 2009. « Caractérisation de la pollution de l'air par le transport urbain à Dakar (Sénégal) ». Dans Séminaire SITRASS du 16 au 18 novembre 2009 à LOME (TOGO)
- Gueye, Bonfils et Bamas Stanislas. 1994. « *Analyse comparative des systèmes de déplacements de Bouaké en Côte d'Ivoire et de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso* », sous la coordination de Xavier, Godard dans « Les transports dans les villes du Sud : la recherche de solutions durables », Editions KARTHALA-CODATU, pp. 339-358.
- Guillot, Caroline et Hélène Delahaye. 2010. Trois formes de « routines » au cœur de la (Re) synchronisation des temps sociaux, in *Mobilité et Modes de vie Métropolitains, les intelligences du quotidien*, sous la direction de Marie-Hélène Massot aux éditions l'œil d'or. Paris, pp. 263-277.
- Habitat. 1995. "Community Infrastructure Programme for Dar Es Salaam" Preliminary 5 year Programme Proposal (*Sustainable Dar Es Salaam Project*). Habitat (5 rapports).
- Haegel Florence et Lévy J. 1997. « Urbanités. Identité spatiale et représentation de la société », in : Celenge C. et al. (eds.) *Figures de l'urbain. Des villes, des banlieues et leurs représentations*. Maison des sciences de la Ville, Tours, pp. 35-65.
- Hägerstrand, Torsten. 1970. « What about People in Regional Science? », *Papers of the Regional Science Association*, 24, pp. 7-21.
- Hägerstrand, Torsten. 1975. « Space, Time and Human Condition », in Karlqvist, A. Sous la Direction de *Dynamic Allocation of Urban Space*. Farnborough, Saxon House.
- Hägerstrand, Torsten. 1978-a, « Survival Arena » in Carlstein, T., Parker, D., Thruff, N. J. Sous la direction de *Human Activity and Time Geography*, New York, John Wiley and Sons, pp. 122-145.
- Hägerstrand, Torsten. 1978-b. « A Note on the Quality of Life-Times », in Carlstein, T., Parker, D., Thruff, N. J. Sous la direction de *Human Activity and Time Geography*, New York, John Wiley and Sons, pp. 214-224.
- Hägerstrand, Torsten. 1978-c. « Graph theory and the study of activity structure » in *human activity and time geography : Timing space and spacing time*, volume 2. A Halsted Press Book edited by Tommy CARLSTEIN, 1978, p. 214-224.
- Haider, M. 2004. 2004. School of Urban Planning, Université Mc Gill. Entretien du 20 avril Montréal.
- Halle Edward Twitchell. 1971. « La dimension cachée », Le Seuil, Collection « Points-Essais », (édition américaine en 1966).
- Hanna, David B. 1997. "Les réseaux de transport (chemins de fer, tramways, rues), et le développement urbain à Montréal. La question de l'étalement urbain. Coloquio sobre « El desarrollo urbano de Montréal y Barcelona en la época contemporánea : estudio comparativo (Universidad de Barcelona, 5-7 de mayo de 1997), pp. 1-13.
- Harzo, Christian. 1998. « Mobilité des populations en difficultés : connaissance des besoins et réponses nouvelles », document de synthèse Ministère de l'emploi et de la solidarité, Paris.

- Harris, N. 1992. "Cities in the 1990s : The Challenge for Developing Countries". London, UCL Press, 262 p.
- Henning, C. et M. Lieberg. 1996. "Strong ties or weak ties ? Neighbourhood Networks in a New Perspective", *Scandinavian Housing & Planning Research*, N°13 pp-3-26.
- Hentic, Isabelle et Bodson, Paul. 1995.. « Trois regards sur le secteur informel », dans BODSON, Paul et Paul-Martel ROY. 1995. « Politiques d'appui au secteur informel, dans les pays en développement », avec la collaboration d'Isabelle HENTIC, et du Groupe interuniversitaire de Montréal (GIM). Edition Economica – villes et Développement, pp. 165--177.
- Hernandez, Christine. 2007. L'Accessibilité des transports en commun pour les familles de Jeunes enfants (0-5 ans), Rapport final préliminaire remis au Centre 1,2,3 GO!, Montréal, version du 9 juillet, 82 p.
- Hien, Pierre Claver et Compaore Maxime. 2006. « *Histoire de Ouagadougou des origines à nos jours* ». Editeur scientifique DIST/CNRST (deuxième édition), pp. 376.
- Hiernaux-Nicolas, Daniel. 2004. « Comprendre l'informalité : les méthodes de terrain auprès des ménages et des entreprises », dans (*Survivre dans les pays en développement, approches du secteur informel*), par Paul Bodson et Paul-Martel Roy (dirs. pub), aux éditions l'Harmattan, 299 p.
- Hillman, M. 1995. « Objectifs dans les domaines de la santé, de l'environnement et de la circulation : le rôle de la bicyclette dans la ville, in vélo dans la cité, villes de qualité, Bruxelles.
- Hiroi, E.M. 1987. « Les enquêtes ménages en France et au Brésil : comparaison des pratiques et de l'expérience de l'enquête sur la région métropolitaine de Sao Paulo » Rapport de stage INRETS.
- Holzer, H. 1991. The spatial Mismatch hypothesis : What has the evidence shown ? *Urban Studies*, vol. 28, pp. 105-122.
- Hubert, J. - P. et Toint P. 2002. « La mobilité quotidienne des belges ». PUN, Namur.
- Hunter, B. 2000. « Social Exclusion, Social Capital and Indigenous Australians: Measuring the Social Costs of Unemployment », CAEPR Discussion Paper 204. Canberra: Centre for Aboriginal Economic Policy Research, The Australian National University.
- Illich, Ivan. 1973. « Energie et équité ». Seuil, Paris, URL
[http : //www.worlcafree.net/resources/freesources/EnergyandEquityFrench.rtf](http://www.worlcafree.net/resources/freesources/EnergyandEquityFrench.rtf).
- Jaccoud, M. et R. Mayer. 1997. « L'observation en situation et la recherche qualitative ». Dans *La Recherche qualitative : Enjeux épistémologiques et méthodologiques*, sous la direction de J. Poupard, J. P. Deslauriers, L.-H. Groulx, A. Lapperrière, R. Mayer et A. P. Pires. Montréal : Gaétan Morin, pp. 211-249.
- Jackson, Kenneth T. 1985. « Grabgrass Frontier : The suburbanization of the United States » by Oxford University Press, Inc. New York Oxford. 396 p.
- Jacobs, Jane. 1961. *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Liège, P. Mardaga, chapitre III « La rue et les contacts humains », p. 65-82.

- Jaglin, Sylvie. 1991. « Pouvoirs urbains et gestion partagée à Ouagadougou ». Thèse de doctorat, Université de Paris VIII en urbanisme et aménagement. Tome 2. 372 p.
- Jaglin, Sylvie et al. 1992. « Les enjeux des extensions urbaines à Ouagadougou (Burkina Faso) entre 1984 et 1990.
- Jaglin, Sylvie. 1995. « Gestion urbaine partagée à Ouagadougou : Pouvoirs et périphérie (1982-1991) », Khartala-ORTSOM, Paris.
- Joseph, I. 1983. « Réseaux, territoires, carrières », in Réseau de recherche Espaces et Vie quotidienne, vol. III, pp. 125-151.
- Jouffe, Yves. 2007. « Précaires mais mobiles : Tactiques de mobilité des précaires flexibles et nouveaux services de mobilité », Thèse de doctorat présentée à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Laboratoire Ville Mobilité Transports. 725 p.
- Jouffe, Yves. 2010. « La paradoxale mobilité des travailleurs précaires : vers de nouvelles inégalités ? », in *Mobilité et Modes de vie Métropolitains, les intelligences du quotidien*, sous la direction de Marie-Hélène Massot aux éditions l'œil d'or. Paris, pp. 139-153.
- Jouve, Bernardet C. Lefèvre. 2002. *Métropoles ingouvernables*, Paris, Elsevier.
- Jouve, Bernard. 2003-a. *La gouvernance urbaine en questions*, Paris, Elsevier.
- Jouve, Bernard. 2003-b. « Globalisation et institution métropolitaine à Lyon : quels enseignements pour les nouvelles municipalités au Canada ? » *Cahiers de géographie du Québec*, 47 (130).
- Joyau Marc. 1998. « De l'autonomie des collectivités territoriales françaises. Essai sur la liberté du pouvoir normatif local », L.G.D.J. (Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence) collection "Bibliothèque de droit public", n° 198, 362 pages.
- Kain, F. J. 1968. "Housing segregation, negro employment and metropolitan decentralization", *Quarterly Journal of Economics*, vol. 82, pp. 175-197.
- Kane, Cisse. 1999. « Représentations spatiales et mobilités des jeunes à Dakar », thèse de doctorat, Université d'UTRECHT, Collection Nederlandse Geografische Studies 231 p.
- Kane, Cisse et Godard Xavier. 2001. « Performances des modes de transport et satisfaction des besoins des pauvres, cas de Dakar » SITRASS 6, Bamako, Novembre 2001.
- Kane, Cisse. 2002. « Quelle galère ou les difficultés de déplacement vues par divers médias », dans (Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif), sous la direction de Godard, Xavier (dir. Pub). Edition KARTHALA-INRETS, pp. 263-272.
- Kasarda, J. 1989. "Urban Industrial and the underclass", *Annals of the American Academy of Political Science*, 501, pp. 26-47.
- Kaufmann, Vincent et Guidez J.-M. 1998. *Les citoyens face à l'automobilité*, éditions du CERTU, Lyon.
- Kaufman V, Jemelin C, Joye D. 2000. *Entre ruptures et activités: vivre les lieux du transport. De la sociologie des usages à l'aménagement des interfaces*. Berne, Direction du PNR-41 & EDMZ.

- Kaufmann, Vincent. 2001. « Quelques éléments conceptuels pour aborder la mobilité », dans *Revue Étude urbaine 2001-PLUS N°48, Synthèse et questions de recherche sur : Mobilité et vie quotidienne*, Coll. Ministère de l'équipement, des transports et du logement Paris, p 3-64.
- Kaufmann, Vincent. 2002. « Mobilité et modes de vie : les transports urbains au carrefour de Nos contradictions », in *Pouvoirs Locaux*, no 53, p. 42-46.
- Kaufmann, Vincent. 2003. « Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique », *Revue d'Économie régionale et urbaine*, N°1, pp. 39-58.
- Kaufmann, Vincent. 2006. « Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains » *La ville aux limites de la mobilité*. Paris : PUF : 223-233.
- Kaufmann, Vincent. 2008. *Les paradoxes de la mobilité: Bouger, s'enraciner*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Keith, Hart. 1973. « Informal income opportunities and urban employment in Ghana ». *Journal of Modern African Studies*. March 1973, pp. 61-89.
- Kelly, Michael. 1992. « L'analyse de contenu », in GAUTHIER, Benoît et al. *Recherche social de la problématique à la collecte des données*, 2^{ème} édition. Sainte-Foy : Presses de l'Université du Québec
- Kenworthy, Jeffrey. 1991. "Cities and automobile dependence : an international sourcebook". Aldershot GOWER, 1989 ; résumé dans la revue Futures de mai 1991 – Greenhouse, Oil and Cities de P. NEWMAN
- Kibora Ludovic O. 2009. Dr Anthropologue, chargé de recherches à l'INSS/CNRST de Ouagadougou. Il a écrit « La culture du vélo à Ouagadougou », dans *Espace Scientifique*, Trimestriel N°011 d'Avril-Mai-Juin 2009, Revue de vulgarisation de l'Institut des Sciences des Sociétés (INSS) du Centre National de la Recherche Scientifique et Technique (CNRST).
- Knox, Paul L. 1978. « Measures of accessibility as social indicators » in *Social indicators research : An international and interdisciplinary journal for quality of life measurement*. Vol. 6, 1979, pp 367-377.
- Komenan, André. 1995. « Théories et mesures de l'emploi dans le secteur informel en Afrique », dans BODSON, Paul et Paul-Martel ROY. 1995. « Politiques d'appui au secteur informel, dans les pays en développement », avec la collaboration d'Isabelle HENTIC, et du Groupe interuniversitaire de Montréal (GIM). Edition Economica – villes et Développement, pp. 25-32.
- Konsegre, Hortense. 2007. « Les transports urbains de Koudougou », *Mémoire de Maîtrise*, Département de Géographie de l'Université de Ouagadougou 2006-2007, p.92.
- Korsu, Emre. 2010. « Les nouvelles frontières des inégalités, il vaut toujours mieux être riche que pauvre », dans *Mobilités et modes de vie métropolitains : les intelligences du quotidien*, sous la direction de Marie-Hélène Massot, Editions L'œil d'or, Paris, pp. 113-137.
- Kostof, Spiro. 1991. « The City shaped: Urban patterns and meanings through history », Boston, A. Bullfinch Press Book, little Brown and Co. "The city as artefact", pp. 9-29

- Lacour, Claude. 1999. « Méthodologie de recherche et théorisation des villes », in Claude Lacour et Sylvette Puissant (dirs. pub.), *La métropolisation. Croissance, diversité, fractures*, Paris, Anthropos, p. 63-113.
- Lahlou, Saadi. 2006. « Contexte et intention dans la détermination de l'activité ». Communication au séminaire interdisciplinaire de sciences cognitives (cognition, motivation, action) de l'Université Technologique de Compiègne, Département Technologie et Science de l'Homme, Compiègne 20-30 janvier.
- Lambert, Benoît. 2004. « Cyclopolis, ville nouvelle », contribution à l'histoire de l'écologie politique, Genève. Georg.
- Lambert, Benoît. 2007. « Les ingrédients du "cocktail-transport" de demain : vélo, transports publics, partage de la voiture et nouvel urbanisme », dans La mobilité généralisée par Pierre LANNOY et Thierry RAMADIER. Edition ACADEMIA de l'Université Catholique de Louvain, p. 117-121.
- Landry, Jacques. 2006. "La mobilité intra-urbaine dans le corridor de Repentigny : vue du registre foncier". *Mémoire présenté pour l'obtention du grade de Maître ès Sciences (M.Sc) en Etudes urbaines (INRS-UCS) et (UQAM) du 31 octobre 2006*, p. 90.
- Lannoy, Pierre. 2002. « L'école de Chicago, la famille et l'automobilité, ou de l'écologie de la mobilité familiale ». Communication présentée au colloque AISLF « Mobilités familiales au quotidien » 10-12 octobre 2002, Lausanne.
- Lannoy, Pierre et Thierry Ramadier. 2007. « La mobilité généralisée : formes et valeurs de la mobilité quotidienne », Collection ACADEMIA, Science, Ethique et Société. Presse de l'Université Catholique de Louvain. P.141.
- Laousse, D. 2004. « Chronosapiens, le navigateur urbain », in Kaplan D., Lafont H. (dir.), *mobilités.net.villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*. FING-LGD, Paris, pp. 50-53.
- Latendresse, A. 2004. « La réforme municipale et la participation publique aux affaires urbaines montréalaise » dans JOUVE, Bernard et Philip BOTH, (dir. Pub.), *Démocraties métropolitaines*, Sainte-Foy, PUQ, p.155-174.
- Lautier, Bruno. 2004. « L'économie informelle dans le tiers monde ». Éditions La Découverte, 122 p.
- Leaf, Michael. 2008. "New Urban Frontiers: Periurbanization and (Re) territorialization in Southeast Asia" Paper for presentation to: International Forum of Global Environmental Change and Land Use Change in Peri-Urban Areas: Dialogue and Experience of Asian Cities National Taipei University, Taiwan, 29 November 2008. pp. 1-10.
- Le Breton, Eric. 2002. « La mobilité quotidienne dans la vie précaire », Institut pour la ville en mouvement, février.
- Le Breton, Eric. 2005-a. *Bouger pour s'en sortir : Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Édition ARMAND-COLIN Paris, 247 p.
- Le Breton, Éric. 2005-b. « Nouveaux problèmes de mobilité, nouveaux acteurs ? L'aide à la mobilité dans le secteur de l'insertion sociale et professionnelle, in ORFEUIL Jean Pierre (dir.), *Transports, pauvreté, exclusion, pouvoir bouger pour s'en sortir*, Édition de l'Aube, 2004.

- Le Bris, Emile et al. 1987. *Famille et résidence dans les villes africaines*, Paris, l'Harmattan.
- Le Bris, Emile. 2000. « Ouagadougou : de l'immobilisme à l'entropie », sous la coordination de Françoise Dureau et Véronique Dupont dans *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*. Editions Anthropos, diffusion : Economica/IRD, p. 381-392.
- Lefebvre, Henri. 1968. « La forme urbaine », in Roncayolo, Marcel et Thierry Paquot (dir. pub.). 1992. *Villes et civilisations urbaines, 18^{ème} au 20^{ème} Siècle*, Paris, Larousse, P. 395-408.
- Lefebvre, Henri. 1974. *The production of space*. Oxford, UK: Blackwell.
- Le Gales, Patrick. 2003. *Le retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Paris, Presses de sciences Po. Chapitre 5, « ville et capitalisme : les villes européennes sont-elles solubles dans les réseaux du capitalisme mondialisé ? », p. 209-247
- Lemieux, Vincent. 2002. « L'étude des politiques publiques. Les acteurs et leur pouvoir », 2^{ème} Edition Québec, Les Presses de l'Université Laval, p. 1-13.
- Letniowska – Swiat, Sylvie. 2005. « Mobilités et discontinuités périurbaines : le cas de la métropole lilloise » dans *Revue en études urbaines (Espace-Populations-Sociétés)* 2005-2 (pp 265-276).
- Levy, Jacques. 1999. « Les espaces de la mobilité ». Communication au colloque de Marly-le-Roi sur (Mobilités, territoires : Rôle et place des mobilités spatiales dans la constitution des territoires de vie des citoyens), 6-7 mai.
- Levy, Jacques P. et Lussault M. 2003. « Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés », Paris, Berlin.
- Lewis, P., Barcelon M., Larrivee C., Gill, D. 2002. « Améliorer la mobilité en aménageant autrement, Examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la rive sud », étude pour le compte de la CAMMRS, Montréal, 126 p.
- Lewis, P. 2004. Entretien du 20 avril 2004, Institut d'Aménagement, Université de Montréal, Montréal.
- Lima, Stéphanie. 2005. « La frontière impossible ? Espace mobile, frontière et territoire. Le cas de la région de Kayes (Mali) », dans *Revue Espace, Populations, Sociétés*, 2005-2, p. 277-291.
- Lindstrom, M. 2007. « Means of transportation to work and overweight and obesity: a population based study in southern Sweden, Preventive Medicine.
- Lorrain, D. 2003 « Le politique sans le dire. L'implicite des réformes de la banque mondiale sur le gouvernement des villes ». *Revue française d'administration publique*, 3 (107), p.381-394.
- Lynch, Kevin. 1960. *The image of city*, Cambridge, MIT Press, « The City Image and its Elements », p. 46-90.
- Lynch, Kevin. 1977. *Growing up in cities: studies of the spatial environment of adolescence in Cracow, Melbourne, Mexico city, Salta, Toluca and Warsaw*. Cambridge, Massachussetts, MIT Press.

- Mackillop, Fionn et Julie-Anne Boudreau. 2008. "Water and power networks and urban fragmentation in Los Angeles: Rethinking assumed mechanisms" in Elsevier 18 June 2008 Geoforum 39 (2008), pp.1833–1842
- Major, Wladimir. 1999. « Approche de la concertation territoriale par l'analyse systémique et l'analyse lexicale du discours des acteurs, perspectives d'application aux systèmes d'information géographique », Thèse de doctorat N°2003 (1999), Département Génie rural de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 193 p.
- Maldonado, Carlos. 1995. « Rompre l'isolement : une expérience d'appui aux petits producteurs urbains au Bénin », dans BODSON, Paul et Paul-Martel ROY. 1995. « Politiques d'appui au secteur informel, dans les pays en développement », avec la collaboration d'Isabelle HENTIC, et du Groupe interuniversitaire de Montréal (GIM). Edition Economica – villes et Développement, pp. 35-58.
- Mandon, Béatrice. 1991. « Enjeux du développement du secteur privé dans les transports urbains : le cas de São Paulo (Brésil), mémoire de DEA d'économie du développement, Paris, 103 p.
- Mandon-Adolehoume, Béatrice. 1994. « Les expériences africaines et brésiliennes du transport collectif urbain », dans *Les transports dans les villes du Sud : la recherche de solutions durables*. Sous la direction de GODARD, Xavier. Editions KARTHALA-CODATU, pp. 126-147.
- Marie, Alain. 1997. "L'Afrique des individus" Paris, Collection "Hommes et Sociétés" Edition KARTHALA, 440 P.
- Massey, D. (2001, August). Opening plenary session, Annual Conference of the American Sociological Association, Atlanta, GA.
- Massot, Marie-Hélène et Laurent Proulhac. 2010. « Modes de vie et mobilités des actifs franciliens : le clivage par le temps d'accès au travail », in *Mobilité et Modes de vie Métropolitains, les intelligences du quotidien*, sous la direction de Marie-Hélène Massot aux éditions l'œil d'or. Paris, pp. 293-311.
- McDonald, H. 1999. Women's employment and commuting : Explaining the links, Journal of Planning Literature, vol. 13, N°3, pp. 267-283.
- McGee, Terry G. 1991a. «The Emergence of Desakota Regions in Asia: Expanding a Hypothesis», In Norton GINSBURG, Bruce KOPPEL et Terry G. MCGEE (dir.), *The Extended Metropolis. Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, p. 3-25.
- McGee, Terry G. 1991b. « The extended metropolis : settlement transition in Asia », edited by Norton Ginsberg & Bruce Koppel. University of Hawaii Press Honolulu.339 p.
- McGuckin, N. et E. Murakami. 1999. "Examining trip chaining behaviour :comparaison of travel by men and women, in Transportation Research Record", Journal of the Transportation Research board, N°1693, TRB, National Research Council, Washington, D.C, pp. 79-85
- Merlin, P. 1984. « La planification des transports urbains », Masson, Paris, 220 p.

- Mignot, Dominique. 2001. « Mobilité et grande pauvreté ». Recherche pour le programme (déplacements et inégalités) du PREDIT et du PUCA, Laboratoire d'économie des transports, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Observatoire social de Lyon, novembre 2001. URL [http : //hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/11/04/00/PDF/Rapport_MGP.pdf](http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/11/04/00/PDF/Rapport_MGP.pdf). P.150.
- Ministère des Transports du Québec, 2001, Plan Stratégique du ministère des transports 2001-2004, Gouvernement du Québec, Québec, 45 p.
- Ministère des Transports, Le transport des personnes au Québec : pour offrir de meilleurs choix aux citoyens. La Politique québécoise de transport collectif, Gouvernement du Québec, 2006, 76 p.
- Mintzberg H., Ahlstrand B. et Lampel J. 1999. *Strategy Safari*, New York. The Free Press, 1998. Trad. : *Safari en pays stratégie*, Paris, éd. Village Mondial,
- Mitchell-Weaver, C., D. Miller et R. Jr. Deal. 2000. « Multilevel Governance and Metropolitan Regionalism in the USA ». *Urban Studies*, 37 (5), p. 851-876.
- Modarres, A. 2003. The dialectic of development in U.S. urban policies: An alternative theory of poverty. *Cities*, 20(1), 41-49.
- Moles, Abraham. 1988. « Dire le monde et le transcrire » in : *Communications et langages* N 76, 2^{ème} trimestre, pp. 68-77.
- Morice, Alain. 1996. « Le paternalisme, rapport de domination adapté à l'exploitation des enfants », in Schlemmer B. (dir. pub.), *L'enfant exploité*, Karthala, Paris, pp 269-290.
- Morin, Richard et André Demers. 2002. « Politiques urbaines et stratégies résidentielles des ménages : le cas de Bamako au Mali ». Dans *(Gestion du développement urbain et stratégies résidentielles des habitants)*, sous la direction de Francine DANSEREAU et Françoise NAVEZ-BOUCHANINE. Edition l'Harmattan, pp.311-329.
- Morin, Richard et Lucie Gingras. 1995. « Population et habitat dans les villes de l'Afrique de l'Ouest : cas de Bamako au Mali », dans *(l'urbanisation des pays en développement)*, par Mario Polèse (dir. pub.)
- Motte, Benjamin. 2006. « La dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages En grande couronne francilienne », thèse de doctorat, Université Paris 1, Panthéon-Sorbonne
- Mozere, Liane, Peraldi .Michel et Rey Henri. 1999. « Intelligence des banlieues ». Éditions de l'aube, sous la Direction de Xavier GIZARD et Jean VIARD. 172 p.
- Muller, Pierre. 2006. « Les politiques publiques », 6^{ème} Edition, Paris, Presse Universitaires de France, p. 7-86
- Navez -Bouchanine, Françoise et Francine Dansereau. 1995. « L'informel comme facteur d'intégration à la ville », dans BODSON, Paul et Paul-Martel ROY. 1995. « Politiques d'appui au secteur informel, dans les pays en développement », avec la collaboration d'Isabelle HENTIC, et du Groupe interuniversitaire de Montréal (GIM). Edition Economica – villes et Développement, pp. 74-87.
- Navez -Bouchanine, Françoise. 2002. « Gestion du développement urbain et stratégies résidentielles des habitants ». Edition l'Harmattan, pp. 1-18

- Ndiaye, Ibrahima. 2009. « Déplacements quotidiens et nouvelles centralités à Dakar, Sénégal » Enseignant-Chercheur ENEA/CUREM, dans Séminaire SITRASS du 16 au 18 Novembre à Lomé (Togo).
- Newman, P. W. G. et Kenworthy J. R. 1998. « Sustainable and cities: Overcoming automobile dependence », Washington D.C. Island Press;
- Nuttin, Joseph. 1955. "Psychanalyse et conception spirituelle de l'homme "Deuxième édition, Publications Universitaires de Louvain. Collection Studia Psychologica, dirigée par A. MICHOTTE et J. NUTTIN, pp. 195-324.
- Olukoju, A. 2001. « Infrastructure Policies and Urban facilities in Lagos, 1861-2000 », interim research report, publié dans IFRA Newsletter N°10.
- Orfeuil, Jean-Pierre. 1998. « Environmental issues in transport after Kyoto, a European perspective », TRB Summer meeting, July.
- Orfeuil, Jean-Pierre. 2004-a. « Mobilités quotidiennes et exclusion sociale : quand les mobilités ne sont pas qu'une question de transports », Actes du séminaire international de la Chaire de l'Institut pour la ville en mouvement. Transports, pauvreté, exclusions des 5 et 6 décembre. Editeur de l'Aube, La Tour d'Aigues. 191p.
- Orfeuil, Jean-Pierre. 2004-b. « Accessibilité, mobilité, inégalité : regards sur la question en France aujourd'hui », in J. P. ORFEUIL (dir.), op. cit. pp. 27-47.
- Orfeuil, Jean-Pierre. 2006. "Déplacements et inégalités: La mobilité comme nouvelle question sociale" communication préparée pour la journée d'étude *Faire société en France et en Europe au XXI^e siècle*, organisée par le Centre d'analyse stratégique, le 25 avril. www.ville-en-mouvement.com
- Owen, W. 2000. Transportation and World Development, the Johns Hopkins University, Baltimore, p.53.
- Painter, J. 1997. « Regulation, Regime, and Practice in Urban Politics », dans Mickey Lauria (dir.) *Reconstructing urban regime theory: regulating urban politics in a global economy*, Thousand Oaks: Sage, chapitre 7, p. 122-143.
- Palmer, D. et D Groves. 2000. « A Dialogue on Identity, Inter subjectivity and Ambivalence », *Balayi : Culture, Law and Colonialism*, 1(2), p. 19-38.
- Parkes, Don et W. D. Wallis. 1978. « Graph theory and the study of activity structure » in *human activity and time geography : Timing space and spacing time*, volume 2. A Halsted Press Book edited by Tommy CARLSTEIN, 1978, p. 75-99.
- Passeron, Jean-Claude. 1995. « WEBER et PARETO : la rencontre de la rationalité dans l'analyse sociologique ». pp. 37-137.
- Paulhiac, Florence. 1997. « Aménager en temps de crise : principes d'une planification négociée et adaptative », dans J.-P. Augustin et D. Latouche (dir.), *Lieux Culturels et Contextes de Ville*, MSHA, Bordeaux, pp. 137-152.
- Paulhiac, Florence 2002, *Le rôle des références patrimoniales dans la construction des Politiques urbaines à Bordeaux et Montréal*, Thèse de doctorat, Université de Bordeaux III, Bordeaux.

- Paulhiac, Florence, et Vincent KAUFMANN. 2006. « Transports urbains à Montréal: évolutions des référentiels et enjeux d'une politique durable » dans *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* 49, 2006, pp. 49-80.
- Pelletier, Jean et Ch. Delfante. 1994. « Villes et urbanisation dans le monde », dans (Initiation aux études de géographie) 2^{ème} édition MASSON. 200 p.
- Pénouil, M. 1992. "Secteur informel et crises africaines", dans J. Alibert (éd.) *Afrique contemporaine : trente années d'Afrique*, La documentation française, 164 p.
- Perlman, J. 2004. Marginality—From myth to reality in the favelas of Rio de Janeiro, 1969–2002. In A. Roy & N. AlSayyad (Eds.), *Urban informality: Transnational perspectives from the Middle East, South Asia and Latin America* Lanham, MD: Lexington Books pp. 105–146.
- Perrenoud, Ph. 1999. La clé des champs: essai sur les compétences d'un acteur autonome. Ou comment ne pas être abusé, aliéné, dominé ou exploité lorsqu'on n'est ni riche, ni puissant, Université de Genève, Faculté de psychologie et des sciences de l'éducation.
- Perrenoud, Ph. (2000) L'autonomie au travail: déviance déloyale, initiative vertueuse ou nouvelle norme?, *Cahiers Pédagogiques*, n°384, mai, pp. 14-19.
- Perrenoud, Ph. (2001) The Key to Social Fields: Competencies of an Autonomous Actor, in Rychen, D. S. and Sagalnik, L. H. (dir.) *Defining and Selecting Key Competencies*, Gottingen, Hogrefe & Huber Publishers, p. 121-149.
- Piaget, J. 1932. « Le jugement moral chez l'enfant ». Paris : PUF.
- Petrelli, Robert, Joseph CHUNG et Jean-François CYR, 1995. « La gestion des agglomérations métropolitaines dans les pays en développement : le cas de Séoul », dans *l'urbanisation des pays en développement*, sous la direction de Mario POLESE, aux éditions ECONOMICA, pp 281-306.
- Plat, Didier et Pascal Pochet. 2002. « Dar Es Salam ou les dangers du désengagement public », dans (Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif), sous la direction de GODARD, Xavier. Edition KARTHALA-INRETS, pp. 73-82.
- Pochet, Pascal. 2002. « Vélo ou le grand absent des capitales africaines », dans (Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif), sous la direction de GODARD, Xavier. 2002-b. Edition KARTHALA-INRETS, pp. 343-35
- Poirot. 2006. « Quelle gouvernance pour la mise en œuvre du principe de précaution ? », *Monde en développement*, 34 (4-n° 136), p. 49-65.
- Polanyi, Karl. 1944. « The great transformation: The political and economic origins of our time », Beacon Press, Boston.
- Polèse, Mario et Wolfe Jeanne M. 1995. « L'urbanisation des pays en développement », avec la collaboration de Sylvain Lefebvre, ouvrage publié sous l'égide du Groupe Interuniversitaire de Montréal (Villes et Développement) aux Editions ECONOMICA. 534p.
- Polèse, Mario et Chapain C. 2000. « Are Central Business District really declining? An Analysis for US and Canadian urban areas », *Collection Inédits, INRS Urbanisation*, Montréal, 15 p.

- Pradeilles, Jean-Claude, Geneviève Garcia –Oriol et Ibrahim Tall. 1991. « L'organisation comparative des chauffeurs de taxis collectifs à Bamako et Lomé ». Publié en septembre 1991, dans la collection (Transport-Transfert-Développement) de INRETS-CODATU.
- Preston, V et McLafferty S. 1999. "Spatial Mismatch Research in the 1990's : Progress and Potential", *Papers in Regional Science*, vol. 78, pp. 387-402.
- Preteceille, E. 2003. «Lieu de résidence et ségrégation sociale», *Cahier français*, La Société française et ses fractures, no 314, p. 64-70.
- Prud'homme R et Lee C. 1999. « Size, Sprawl, Speed and the efficiency of the cities », *Urban Studies*, 36-11, pp. 1849-58.
- Ramadier, Thierry et Carole Després. 2004. « Les territoires de mobilité et les représentations d'une banlieue vieillissante de Québec » *Recherches sociographiques XLV*(3) : 521-548.
- Ramadier, Thierry. 2002. « Rapport au quartier, représentation de l'espace et mobilité quotidienne : le cas d'un quartier périphérique de Québec-ville » *Espaces et Sociétés*. no. 108-109: 111-131.
- Raphael, S. 1998. "The Spatial Mismatch Hypothesis and Black youth joblessness : Evidence from the San Francisco Bay Area", *Journal of Urban Economics*, vol. 43, pp. 79-111.
- Raux, Charles. 1988. «Les annales des comportements de mobilité individuelle quotidienne ». Une synthèse bibliographique. LET-MELATT, Lyon/juillet.
- Reginensi, Catherine. 2002. "Evolution et enjeux des stratégies résidentielles en Guyanne française : l'exemple de l'habitat spontané comme lieu ressource", dans (Gestion du Développement urbain et stratégies résidentielles des habitants) par Francine Dansereau (dir. pub.). Edition l'Harmattan, pp. 270-309.
- Rémy, Jean. 1990. «La ville cosmopolite et la coexistence inter-ethnique» dans Bastenier, Albert et Felice Dassetto (éditeurs). *Immigration et nouveaux pluralismes. Une confrontation de sociétés*, Bruxelles, Éditions universitaires De Boeck, p. 85-105.
- Rémy, Jean et L. Voye. 1992. « la ville : vers une nouvelle définition », Paris l'Harmattan.
- Rémy, Jean. 1998-a.« Les sociabilités urbaines : effets de milieu et trajectoires sociales » Dans *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, sous la dir. de Yves Grafmeyer et Francine Dansereau, p. 499-521. Presse Universitaires de Lyon.
- Rémy, Jean. 1998-b.« Centration, centralité et haut-lieu », in *Sociologie urbaine et rurale*, Paris, l'Harmattan, pp. 141-156.
- Rémy, Jean. 2000. « Métropolisation et diffusion de l'urbain : les ambiguïtés de la mobilité », dans Bonnet Michel, Desjeux Dominique (éd), *Les Territoires de la mobilité*, PUF, Paris, p. 171-188.
- Robinson, J. P. et G. Godbey. 1997. "Time for life : The surprising ways Americans use their time". Pennsylvania State University Press, University Park,
- Robbins, C. et Rowe, J. 2002. « Unresolved Responsibilities: Exploring Local Democratisation and Sustainable Development through a Community-Based Waste Reduction Initiative. » *Local Government Studies*, 28(1), 37-58.

- Robinson, Jennifer. 2002. « Global and world cities: a view from off the map », *International Journal of Urban and Regional Research*, 26(3), p. 531-554.
- Roncayolo, Marcel et Thierry PAQUOT (dir.). 1992. *Villes et civilisations urbaines, 18^{ème} au 20^{ème} Siècle*, Paris, Larousse, P. 395-408.
- Roncayolo, Marcel. 1993. « Territoires », in Territoires et Territorialité, séminaire de l'École Normale Supérieure, Laboratoire des sciences sociales, PENS.
- Rondeau, Chantal. 1995. « Les femmes et « l'informel » dans les villes africaines: éléments de réflexion », dans Bodson, Paul et Paul-Martel Roy (dirs. Pub.) 1995. « Politiques d'appui au secteur informel, dans les pays en développement », avec la collaboration d'Isabelle Hentic, et du Groupe interuniversitaire de Montréal (GIM). Edition Economica – villes et Développement, pp. 119--135.
- Rondeau, Chantal. 2004. « L'appropriation foncière informelle à Bamako : une stratégie d'insertion urbaine pour les uns et d'accumulation foncière pour les autres », dans (Survivre dans les pays en développement, approches du secteur informel), par Bodson, Paul et Paul-Martel Roy (dirs. Pub.), aux éditions de l'Harmattan, 299 p.
- Rosales –Montano, Silvia. 1992. « Dix ans d'analyse de la mobilité urbaine dans les pays en développement », dans « Mobilité et transports dans les villes en développement : Transferts de modèles et échanges économiques Nord-Sud », sous la coordination de Xavier, Godard, Edition L'HARMATTAN-CODATU Collection Villes et entreprises, pp. 17-38.
- Rose, D., J. Charbonneau et P. Carroasco. 1999. « La constitution de liens faibles : une passerelle pour l'adaptation des immigrantes centro-américaines mères de jeunes enfants à Montréal », *Canadian ethnics studies*, vol 31, no 1, p. 73.
- Rouleau-Berger, Laurence. 2004. *La rue : miroir des peurs et des solidarités*. Paris : PUF. Chapitre 2, 35-52.
- Roy, Ananya. 2004. Transnational trespassings: The geopolitics of urban informality. In A. Roy & N. AlSayyad (Eds.), *Urban informality: Transnational perspectives from the Middle East, South Asia and Latin America* (pp. 289–317). Lanham, MD: Lexington Books.
- Roy, Ananya. 2005. "Urban informality : Toward an epistemology of planning". In *Journal of the American Planning Association (JAPA)*. Vol. 71 N°2 Chicago, 30 June 2005. pp. 147-158
- Roy, Paul-Martel et Paul Bodson, 1995. « Mobilité contrôlée et secteur informel : le cas du Rwanda », dans (*l'urbanisation des pays en développement*), sous la direction de Mario Polèse et Jeanne M. Wolf (dirs pub.), pp. 109-126.
- Saelens, B. E et Salis J. F. 2003. « Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design and planning literatures ». *Annals of behavioural medicine* 25 (2), pp. 80-91.
- Saelens, B. E et Handy S. L. 2008. « Built environmental correlates of walking : a review, *Medecine & Science* », in *Sport and exercise*, vol. 40, N°7S, pp. S550-566.
- Sakho, Papa. 2002. « Développement urbain et transport à Dakar », dans (*Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*), sous la direction de GODARD, Xavier. Edition KARTHALA-INRETS, pp. 331-342.
- Sangare, Ali. 2010. « de l'intérêt pour l'urbain en Afrique Noire ». Sociologue, Chargé de recherches à l'INSS du CNRST de Ouagadougou au Burkina Faso. Il a publié dans *Espace Scientifique Trimestriel* N°012 d'Avril-Mai-Juin 2010.

- Sasakawa. 2000. « Women, agricultural intensification and household food security », Sasakawa Africa Association, Mexico City in *(Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif)*, sous la direction de Godard, Xavier. Edition KARTHALA-INRETS, pp. 106-107.
- Sassen, Saskia. 2000. « Cities in a world Economy », in Susan S. FAINSTEIN and Scott CAMPBELL eds. *Reading in Urban Theory*, 2e edition, 2002, p. 32-56
- Shapcott, Mary and Phillip Steadman. 1978. « Rhythms of urban activity » in *Human activity and time geography : Timing space and spacing time*, volume 2. A Halsted Press Book edited by Tommy CARLSTEIN, , p. 49-74.
- Shen, Q. 2000. "Spatial and Social Dimensions of Commuting", *Journal of the American Planning Association*, vol. 66 (1).
- Simmel, Georg. 1984. « Métropole et mentalité », dans *L'Ecole de Chicago*, sous la dir. de Yves Grafmeyer et Isaac Joseph, Edition RES Champ urbain. p.61-77.
- SITRASS. 2000-a. Etude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique sub-saharienne. Série 1 : le cas des « gbakas » à Abidjan, par la Banque Mondiale (<http://www.worldbank.org/afr/ssatp/umpubs.htm>), 97 p.
- SITRASS. 2000-b. Politiques sectorielles des transports en Afrique sub-saharienne : bilan et réflexions. Actes du SITRASS-5, (<http://www.ish-lyon.cnrs.fr/let/sitrass.htm>), 418 p.
- SITRASS. 2001. Rentabilité et Financement des micros-entreprises de transport collectif en Afrique Sub-saharienne. Synthèse de l'étude régionale sur Abidjan, Bamako, Harare et Nairobi, par la Banque Mondiale (<http://www.worldbank.org/afr/ssatp/umpubs.htm>), 43 p.
- Soja, Edward. 2000. *Postmetropolis, Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Basil Blackwell.
- Sperberg, D. 1996. « La contagion des idées ». Odile Jacob, Paris.
- Steck, Jean Fabien. 2007. « La rue africaine, territoire de l'informel ? », *Flux* 2006-2007/4-1, N° 66/67, p. 73-86.
- Stock, Mathis. 2005. « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », (*Revue Espaces Temps.net, Textuel*, 26.02.2006), vol. mai 2005, p. 1-18.
- Sumeeta, Srinivasan. 2004. « Influence of Residential location on travel behavior of women in Chennai, India », in *Research on women's issues in transportation*, Report of a conference, volume 2: Technical papers of Transportation Research Board of the National Academies, p. 4-13.
- Tarrius, Alain. 1993. « Territoires circulatoires et espaces urbains : Différenciation des groupes migrants ». *Annales de la Recherche Urbaine* N°59-60. pp. 51-60.
- Tarrius, Alain. 1995. « Arabes de France dans l'économie mondiale souterraine », Paris Edition de l'Aube, 220 p.
- Taroux, J. – P. 1989. Rapport de mission sur la Régie Nationale des Transports en Commun X9, janvier

- Teaford, Jon C. 2006. « After the revolution », chapitre 7 in *The Metropolitan Revolution. The Rise of Post Urban America*, New York, Columbia University Press, pp. 239-262.
- Teurnier, Pierre. 2001. « Le transport collectif urbain en Afrique : l'échec du service public et la dérégulation désordonnée en Afrique sub-saharienne » in *Chantal CHANSON-JABEUR. Les services publics et leur dynamique au Maghreb*. Paris, l'HARMATTAN.
- Terssac, G. 1992. *Autonomie dans le travail*, Paris, PUF.
- Tindano, M. 2008. « Les conditions de viabilité des entreprises de transports collectif urbain en Afrique sub-saharienne, analyse des expériences de Cotonou, Lomé et Ouagadougou », Thèse de doctorat Economie des Transports, CRET, Université Aix Marseille II
- Tissot, Sylvie, et Franck POUPEAU. 2005. « La spatialisation des problèmes sociaux », dans *Revue d'étude urbaine « ACTES de la Recherche en Sciences Sociales et Politiques des espaces urbains »* N°159 de septembre 2005, p. 4-10.
- Tomas, M. 2005. *La gestion métropolitaine : les enjeux démocratiques*, capsule thématique, <http://www.vrm.ca>
- Tomas, M. 2007. *Penser métropolitain ? L'institutionnalisation des pratiques de coopération dans la région métropolitaine de Montréal*, thèse de doctorat, INRS-UCS.
- Toulemonde –Niaussat, Myriam. 1997. « Interculturalité, urbanisation et développement économique », *La semaine guyanaise*, 684 p.
- Trouber, J. 2006. « Building a transport policy in Nairobi », power point, session Mobilité urbaine, Sommet Africités à Nairobi, PDM
- Turcotte, Martin. 2005. « La vie dans les régions métropolitaines : Dépendance à l'automobile dans les quartiers urbains », dans *Statistiques Canada N°11-008, Tendances sociales Canadiennes*, p 21-32.
- Turner, J. et alii. 1995. *Subverting Sustainability ? Infrastructural barriers in cycling use in accra*, 7th Wcr, SIDNEY, 16-21th july, 12 p.
- Vandersmissen, Marie-Hélène, Villeneuve P. et Theriault Marius. 2001-a. « L'évolution de la mobilité des femmes à Québec, entre 1977 et 1996 ». *Cahiers de Géographie du Québec*, Volume 45, N°125, pp. 211-243.
- Urbain, J. D. 2003. « Le troisième mi-temps, un au-delà du système de temps de travail et d loisir est-il concevable ? » in *Modernité : la nouvelle carte du temps*, colloque de Cerisy, l'Aube, La Tour d'Aigues, pp. 139-152.
- Vandersmissen, Marie-Hélène, Villeneuve P. et Theriault MMarius. 2001-b. « Mobilité et accessibilité : leurs effets sur l'insertion professionnelle des femmes », *Espace géographique*, N°4, pp. 289-305, p.301.
- Veltz, Pierre. 1996. « Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel ». PUF Coll. (Economie en liberté).
- Veltz, Pierre. 1999. « Métropoles, périphéries et économie mondiale: une économie d'archipel », dans J-M Fontan, J-L Klein et D-G Tremblay (dir.), *Entre la métropolisation et le village global*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, p. 49-60.

- Vélo Québec Association. 2005. « Le plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal », 7 p.
- Vélo Québec Association. 2006. « L'état du vélo au Québec en 2005 », 121 p.
- Ville de Montréal. 2005. Plan de transport, Ville de Montréal, Montréal.
- Ville de Montréal, Montréal, ville de familles. Cadre de référence de la Politique familiale de la Ville de Montréal, Montréal,, 18 p.
- Ville de Montréal, 2007. Réinventer Montréal, Plan de transport. 2007. Document de consultation, Montréal, 2007, 154 p.
- Vieillard – Baron, Hervé. 1999. « Les banlieues : des singularités françaises, aux réalités mondiales », Paris Hachette. Deuxième partie, (La formation des paysages de banlieues, Chapitre 3, 4 et 5), pp. 44-111.
- Ward, P., et Macoloo, G. C. 1992. Articulation theory and self-help housing practice in the 1990s. *International Journal of Urban and Regional Research*, 16(1), 60–80.
- Weber, Max. 1995. « Economie et société, tome 1 : Les catégories de la sociologie ». Agora, Plon/Presse Pocket. Paris (1^{ère} édition : TÛBINGEN, MOHR, 1956, Traduction de Julien Frend). 411 p.
- Weber, Serge. 2010. « Routines des migrants », in *Mobilité et Modes de vie Métropolitains, les intelligences du quotidien*, sous la direction de Marie-Hélène Massot aux éditions l'œil d'or. Paris, pp. 249-262.
- Wellman, B. et B. Leighton. 1979. « Réseau, quartier et communauté », *Espaces et Sociétés*, no 38-39, p. 111-133.
- Wells, Ronald A. 1994. « La trace de Dieu dans l'histoire des hommes : la civilisation occidentale et le Royaume ». Les éditions La Clairière, Bibliothèque Nationale du Québec. 243 p.
- Werner, Jean-François. 1997. « Itinéraires individuels à la marge : études de cas sénégalais, in A. Marie (éd.), *L'Afrique des Individus*, Paris KARTHALA.
- Wioland, Anne-Marie et Maïdadi Sahabana. 2009. « 20 ans de déréglementation et d'instabilité du secteur des transports urbains en Afrique au sud du Sahara, le cas de Douala » (COMMUNAUTE URBAINE DE DOUALA/LOUIS BERGER), dans les actes du Séminaire SITRASS 8 de Ouagadougou du 13 au 15 Novembre 2006, 8 p.
- Wirth, Louis. 1980. « *Le ghetto* », Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, Champ urbain, traduction 1980. « Avertissement » (écrit par P.-J. Rojzman) pp.7-15 « Introduction » pp 23-31; « La disparition du ghetto - 1928 », p. 249-268.
- Wirth, Louis. 1938. In Roncayolo et Paquot. Op. Cit. p. 321.
- World Bank, 2000. Urban Policy Paper, Washington.
- Yapi-Diahou, Alphonse. 2000. « Baraques et pouvoirs dans l'agglomération abidjanaise », Paris, Collection Villes et Entreprises, Edition l'Harmattan, 456 p.

- Zahavi, Y. 1994. "Travel characteristics in cities of developing countries, versus developed countries", working paper Washington ; G. Roth and Zahavi, Y. "travel time budget in developing countries". In *Transportation Research*, N°1, 1981, January.
- Zarifian, Ph. 2001. *Le modèle de la compétence*, Paris, Éditions Liaisons
- Zaverucha, J. 2000. Fragile democracy and the militarization of public safety in Brazil. *Latin American Perspectives*, 27 (3), 8–31.
- Zribi, Wafa. 2004. « Évaluation de l'accessibilité à l'alimentation dans le quartier Hochélag-Maisonnette à Montréal ». *Rapport de recherche présenté pour l'obtention du grade de Maîtrise ès sciences (M.Sc) Études urbaines (INRS-UCS) et (UQAM)*, p.99.
- Zuiderveld, U. 1998. « Les effets du cyclisme pendulaire sur la performance physique et dure, les facteurs de risque dans les maladies cardio-vasculaires », in *journée européenne du vélo*, Bicycle council, Bruxelles.
- Zukin, S. 1998. « Urban Lifestyles : Diversity and Standardization in Spaces of Consumption », *Urban Studies*, no 35(5-6), p. 825-839.

Webographie

- <http://www.orleans.fr/deplacements/actualites.html>
- <http://www.covoiturage.fr/index.php> (site visité le lundi 27 juillet 2009)
- <http://www.covoiturage.fr/blog/smart-fortwo-lectrique-elle-roule> (site visité le lundi 27 juillet 2009)
- <http://www.covoiturage.fr/carte> (site visité le lundi 27 juillet 2009)
- <http://www.chass.utoronto.ca/french/as-sa/ASSA-No18/Article3en.html>
- <http://www.chass.utoronto.ca/french/as-sa/ASSA-No18/Article3en.html>
- <http://www.orleans.fr/deplacements/actualites.html>
- <http://www.globenet.org/preceup/pages/fr/chapitre/etatlieu/contexte/a/aa.htm>
- <http://fr.cars.yahoo.com/13102010/321/tu-pollues-combien-toi-0.html>
- www.eco-transport.fr :
- <http://fr.cars.yahoo.com/13102010/321/tu-pollues-combien-toi-0.html>
- <http://www.citycycle.com/427-temps-de-deplacement-en-ville>
- <http://www.provelo.org/spip.php?article1059>
- <http://www.citycycle.com/427-temps-de-deplacement-en-ville>
- http://www.gaboneco.com/show_article.php?IDActu=20415 ; Source : www.brazzaville-adiac.com ; Publié le 05-11-2010
- <http://www.globenet.org/preceup/pages/fr/chapitre/etatlieu/contexte/a/aa.htm>
- <http://www.globenet.org/preceup/pages/fr/chapitre/etatlieu/contexte/a/aa.htm>
- <http://www.citycycle.com/427-temps-de-deplacement-en-ville>